

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 01/2004

Mehrheitlich gegen Avanti

Der Vorstand lehnt den Gegenvorschlag der eidgenössischen Räte zur Avanti-Initiative mit einem Stimmenverhältnis von 6:3 ab. Er kritisiert dabei insbesondere, dass nicht demokratisch zwischen der ursprünglichen Volksinitiative und dem Gegenvorschlag des Bundesrates entschieden werden kann. Das wenig transparente Paket enthält einerseits die Möglichkeit des Baus eines zweiten Gotthard-Strassentunnels und andererseits den Auftrag, Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Agglomerationen auszurichten. Während die zweite Gotthardröhre ein falsches Signal, vor allem an das Ausland, darstellt, werden die Beiträge an die Agglomerationen als Zückerli empfunden, das für die Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen nicht zu genügen vermag. Auch wenn anerkannt wird, dass nach LSVa und FinöV auch hier wieder Gelder der Automobilisten für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden sollen, stellt dieser Gegenvorschlag keine echte Gesamtverkehrsvorlage dar. Dabei geht es nicht um ein Auspielen der Strasse gegen die Schiene. Es geht vielmehr darum, den Problemen des Agglomerationsverkehrs endlich gegenüber dem übrigen Verkehr das nötige Gewicht zu verschaffen.

Bahnreform 2

Der Bundesrat hat eine Reformvorlage „für eine effizientere Organisation des öffentlichen Verkehrs“ in die Vernehmlassung gegeben. In dieser Bahnreform 2 geht es vor allem um die Infrastruktur-Finanzierung und um den Sicherheitsdienst (Bahnpolizei). Vorgeschlagen wird ein Ersatz der bisherigen Einzelobjekt-Finanzierung durch Leistungsvereinbarungen und eine Bereinigung der heutigen Vielfalt an kleinen und grösseren Unternehmungen. Kernpunkt der Vorlage ist eine neue Ordnung für die Finanzierungsverantwortung bei den normalspurigen Eisenbahnen, indem zwischen einem Grundnetz in der Verantwortung des Bundes und einem Ergänzungsnetz in der Verantwortung der Kantone unterschieden werden soll. Zur Prüfung des sehr umfangreichen Dossiers und zur Ausarbeitung eines Vernehmlassungsvorschlags hat der Vorstand eine sechsköpfige Arbeitsgruppe eingesetzt.

Pannen bei der S-Bahn

Im Anschluss an die Pannenserie im S-Bahn-Betrieb, welche die Bahnkunden in den Monaten Oktober und November des letzten Jahres auf eine harte Probe gestellt hat, liess sich der Vorstand durch den Geschäftsführer der S-Bahn Zürich über die Situation informieren. In Ergänzung zur Medienkonferenz des Leiters der Division Personenverkehr der SBB, an welcher sich dieser auch bei der Kundschaft entschuldigt hat, zeigte der Referent die grosse Vielfalt der Probleme auf, die auch in der Zusammensetzung der eingesetzten Task-Force zum Ausdruck kommt. Dort werden nicht weniger als 107 Massnahmen diskutiert, deren Umsetzung aber einige Zeit beansprucht. So wird für die Behebung der Störungsursachen bei den S-Bahn-Lokomotiven mit 18 Monaten gerechnet. Ungenügend ist aber oft auch die Information der betroffenen Reisenden, ein Problem, das in kürzerer Zeit zu lösen ist.

Termine

Die diesjährige Generalversammlung wurde auf Dienstag, 25. Mai 2004, 18 Uhr, angesetzt. Das Rahmenprogramm ist noch nicht festgelegt.

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 02/2004

Unterstützung für die Bahnreform 2

Der Vorstand hat zur Vernehmlassungsvorlage des Bundes zu einer Bahnreform 2 mit Schwergewicht bei der Infrastrukturfinanzierung und beim Sicherheitsdienst Stellung genommen und die allgemeine Stossrichtung der Reform unterstützt. Insbesondere begrüsst er die weitgehende Beseitigung der ungleichen Behandlung von SBB und Privatbahnen im Bereich der Infrastruktur. Weil die vorgesehene Aufteilung in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz trotzdem für einen Teil der Bahnen zu einer anderen Behandlung (Finanzierung durch die Kantone) führen wird, unterstützt der VöV-ZH ein möglichst grosses Grundnetz, obwohl die Probleme einer allzu grossen Zentralisierung nicht zu unterschätzen sind. Unterstützt wird auch der Wechsel von der objektbezogenen Finanzierung zum Abschluss mehrjähriger Leistungsvereinbarungen. Dabei wird allerdings darauf hingewiesen, dass solche Vereinbarungen für beide Seiten verbindlich sein müssen und nicht aus politischen Spargründen während der Vertragsdauer einseitig geändert werden dürfen. Die Privilegierung des Güterverkehrs durch tiefe Trassenpreise wird im Interesse der Verkehrsverlagerung unterstützt, darf aber nicht zu einer Quersubventionierung auf Kosten des Personenverkehrs führen und diesen nicht durch eine betriebliche Priorisierung des Güterverkehrs verdrängen. Die zeitliche Koordination von Konzessionen und allfälligen Ausschreibungen wird unterstützt, ein Zwang zu Ausschreibungen aber entschieden abgelehnt, weil effiziente und wirtschaftliche Lösungen beim Bestellverfahren auch über Benchmarking und harte Verhandlungen erreicht werden.

Der Ersatz des bisherigen Bahnpolizeigesetzes durch ein neues Gesetz über den Sicherheitsdienst, welches künftig für alle Verkehrsmittel Gültigkeit hat, wird grundsätzlich unterstützt. Es darf aber nicht dazu führen, dass überall die Präsenz uniformierter Transportpolizei mit ausschliesslich sicherheitspolizeilichen Aufgaben auf Kosten kundendienstlicher Leistungen ausgedehnt wird. Es wird darum ausdrücklich begrüsst, dass auch besonders ausgebildetes Betriebs- und Fahrpersonal mit sicherheitspolizeilichen Aufgaben betraut werden kann.

Eisenbahn-Grossprojekte in Frage gestellt

Die Feststellung, dass die Bahnen nicht in der Lage sein werden, die am Kapitalmarkt aufzunehmenden 25% der Investitionskosten von Eisenbahn-Grossprojekten aus eigener Kraft zu verzinsen und zurückzuzahlen, und die politisch hochgespielten Zusatzkosten der NEAT haben zur Folge, dass alle Grossprojekte ausser Gotthard, Ceneri und Lötschberg und der ersten Etappe der HGV-Anschlüsse zurückgestellt und einer Gesamtschau unterzogen werden sollen. Dies bedeutet, dass über die zweite Etappe von Bahn 2000, aber auch über den zweiten Durchgangsbahnhof in Zürich und den Zimmerbergbasistunnel erst etwa 2007 oder 2008 entschieden werden soll. Der Vorstand wehrt sich dagegen, dass damit dringende Projekte im Raum Zürich weiter verzögert oder gar in Frage gestellt werden. Erste Priorität hat dabei für ihn der Zürcher Durchgangsbahnhof, der keinen weiteren Aufschub erträgt. Ausserdem besteht die Gefahr, dass zukunftsgerichtete Gesamtprojekte aus falsch verstandenen Sparwillen durch Pflästerlipolitik negativ präjudiziert werden.

Generalversammlung 2004 in Winterthur

Die diesjährige Generalversammlung wurde auf Dienstag, 25. Mai 2004, 18 Uhr mit vorangehendem Apéro angesetzt. Sie findet in Winterthur statt und wird mit einem Besuch der Firma Winpro verbunden. Diese Firma befasst sich in den Werkhallen der ehemaligen Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) mit Nischenprodukten im Bereich des Eisenbahn-Fahrzeugbaus. Gegenwärtig sind dort unter anderem die Niederflur-Mittelteile für die VBZ-Trams (sogenannte Sänften) im Bau.

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 03/2004

Konstituierung des Vorstands

Im Anschluss an die Generalversammlung hat sich der Vorstand unter der Leitung von Kantonsrat Kurt Schreiber neu konstituiert. Dabei übernahm Kantonsrat Peter Anderegg das Vizepräsidium und Urs Huggler das Amt des Kassiers. Sie übernahmen damit die Aufgaben ihrer aus dem Vorstand zurückgetretenen Vorgänger Kantonsrat Peter Stirnemann und Robert Mattenberger. Die übrigen Chargen im Vorstand blieben unverändert.

Tramplanung Zürich West

Im Zusammenhang mit dem geplanten neuen Stadion wird auch eine neue Tramlinie vom Escher-Wyss-Platz über die Pfingstweidstrasse und das neue Stadion zum Bahnhof Altstetten projektiert. Ein entsprechendes Kreditbegehren ist in Vorbereitung. In den Medien und in parlamentarischen Vorstössen sind nun aber dazu Fragen aufgeworfen worden, welche insbesondere die Einordnung der neuen Tramlinie in ein weiterentwickeltes Tramnetz und dessen späteren Anschluss an die S-Bahn-Haltestelle Hardbrücke betreffen. Der Vorstand hat das Projekt nochmals eingehend diskutiert und sich auch von Prof. H. Brändli über die Grundsätze einer weiteren Entwicklung des Tramnetzes orientieren lassen. Der Vorstand unterstützt die Anstrengungen für die Erschliessung von Zürich West und damit die neue Tramlinie. Gleichzeitig verlangt er aber, dass die Konzeptplanung für das erweiterte Tramnetz mit Anschluss an die Haltestelle Hardbrücke parallel vorangetrieben und den meinungsbildenden Instanzen vorgelegt wird.

Bahn 2000 mit schlechten Anschlüssen

Mit der Publikation des Entwurfs für den Fahrplan von Bahn 2000 sind die Auswirkungen der grossen Investitionen erstmals für jederman konkret erkennbar geworden. Bei der Beurteilung dieses Entwurfs hat der Vorstand festgestellt, dass im Fernverkehr Richtung Westen nicht nur deutliche Fahrzeitgewinne erzielt, sondern auch eine ganze Reihe von neuen Verbindungen geschaffen werden. Sehr bedauerlich ist, dass ein grosser Teil der Bevölkerung des Kantons Zürich von diesen Verbesserungen nicht profitieren kann, weil im Zürcher Hauptbahnhof die Anschlüsse zwischen dem Fernverkehr und verschiedenen S-Bahn-Linien verschlechtert oder sogar gebrochen werden. Wo die Anschlüsse bisher schon knapp waren (S-3 Ost, S-6 Furttal und S-9 West), gehen einzelne Anschlüsse wegen der neuen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Fernverkehrszüge verloren (insbesondere Bern ab 00 und 32, Basel ab 02 und Biel ab 30), ohne dass der S-Bahn-Fahrplan eine Aenderung erfährt. Besonders stossend ist die Situation bei der S-14, welche als Folge des Engpasses Oerlikon – Wipkingen – Zürich künstlich verlangsamt wird und deswegen die Anschlüsse 00 und 30 nicht mehr erreicht. Bei den SBB ist man sich des Problems bewusst. Man ist aber nicht bereit, während der Startphase beim vorrangigen Fernverkehr die Pünktlichkeit in Frage zu stellen und zu Gunsten von S-Bahn-Anschlüssen Risiken einzugehen. Der Vorstand anerkennt die Anstrengungen der SBB, weiterhin nach besseren Lösungen zu suchen, und erwartet, dass alles unternommen wird, um die Verschlechterungen, insbesondere bei der S-14, so rasch wie möglich wieder zu korrigieren.

Durchgangsbahnhof Löwenstrasse nicht verzögern!

Der Vorstand hat mit grossem Befremden von der Absicht der Bundesbehörden Kenntnis genommen, alle noch nicht begonnenen grossen Eisenbahnprojekte zu stoppen und erst 2007/08 eine Gesamtschau vorzunehmen, um dann für weitere Projekte Antrag zu stellen. Unverständlich ist schon, dass eine Gesamtschau nicht jetzt sondern erst in vier Jahren vorgenommen werden soll. Absolut unakzeptabel ist aber, dass damit auch ein Projekt, für welches das Zürcher Volk vor drei Jahren 580 Millionen Franken bewilligt hat, auf die lange Bank geschoben werden soll. Angesichts der zentralen Rolle, welche der Hauptbahnhof Zürich für das gesamte schweizerische Eisenbahnnetz spielt, muss eine solche Haltung des Bundes als unverantwortlich bezeichnet werden. Der Vorstand begrüsst darum den gemeinsamen Medienauftritt von Regierungsrätin Rita Fuhrer und SBB-Chef Benedikt Weibel und wird selber alle ihm zur Verfügung stehenden Kanäle für die politische Meinungsbildung nutzen, um eine weitere Verzögerung dieses wichtigen Projekts zu verhindern.

Zentralisierung hat auch Nachteile

Der Vorstand nahm die kürzlich bekannt gegebene Neuordnung der Fundsachen-Bewirtschaftung der SBB zum Anlass, die in verschiedenen Bereichen angestrebten Zentralisierungen kritisch zu hinterfragen. Den kurzfristigen finanziellen Einsparungen stehen neben Nachteilen auf Kundenseite auch psychologische Probleme bei der Motivation von Mitarbeitern gegenüber, die längerfristig durchaus wieder zu Mehrkosten führen können. Der Vorstand stellt aber auch fest, dass äussere Zwänge und der politische Spardruck oft keine anderen Lösungen zulassen.

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 04/2004

Tramplanung Zürich West

Die Diskussion um die Tramplanung in Zürich West, in welcher sich die Verfechter einer integralen Planung des künftigen Netzes in diesem Gebiet und die Verantwortlichen von Stadt und VBZ für die Planung der neuen Linie 18 zum geplanten Stadion mit fast unversöhnlichen Haltungen gegenüber standen, hat sich versachlicht. Bereits haben konstruktive Gespräche zwischen den beteiligten Exponenten stattgefunden, und am Donnerstag, 18. November 2004 soll eine gemeinsame öffentliche Veranstaltung zu diesem Thema durchgeführt werden. Der VöV-Vorstand unterstützt diese Entwicklung und wird die Mitglieder über Ort und Zeit der Veranstaltung informieren.

Zentralisierung der Bahnbetriebssteuerung

Der Regierungsrat hat kürzlich seinen Bericht zu einem dringlichen Postulat veröffentlicht, das die Erhaltung der durch ein Zentralisierungsprojekt gefährdeten Arbeitsplätze in den SBB-Betriebsleitzentralen Zürich und Winterthur verlangte. Dabei geht es um das Projekt der SBB, die Betriebsführung für das ganze Netz in Olten in einem Rail Control Center (RCC) mit vier Nebenzentren in Bellinzona, Spiez, Lausanne und St.Gallen zusammenzufassen. Das Projekt ist im Moment gestoppt und wird überarbeitet. Beschlüsse sind noch keine gefasst worden, und die SBB-Geschäftsleitung hat dem Kanton Zürich rechtzeitige Information zugesichert. Der Vorstand nahm von dieser Situation mit grossem Unbehagen Kenntnis. Auch wenn eine Zentralisierung technische und betriebliche Vorteile bringen kann, ist es doch sehr fragwürdig, wenn der grösste und komplexeste Bahnknoten der Schweiz aus grosser Distanz geleitet wird und für die Publikumsinformation und andere örtliche Massnahmen im Brennpunkt des Netzes kein kompetentes und ortskundiges Personal mehr vorhanden ist. Die Entwicklung muss aufmerksam verfolgt werden.

Bahn 2000 mit schlechten Anschlüssen

Mit dem Fahrplan von Bahn 2000 sind die wichtigsten Knoten des SBB-Netzes trotz der gewaltigen Investitionen bis an die Grenze der Kapazität ausgelastet. Dies führt unweigerlich zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und schränkt den Spielraum für die Fahrplangestaltung massiv ein. Einerseits führen die neuen Fahrplanzeiten im Fernverkehr dazu, dass einige Anschlüsse an S-Bahn-Linien verschlechtert oder gebrochen werden, weil diese Linien nicht angepasst werden können. Andere Linien, wie die S-14, werden vom Fernverkehr in andere Fahrplanlagen verdrängt, was wiederum Anschlussbrüche oder Verlangsamungen zur Folge haben kann. Dies wirft die grundsätzliche Frage auf, welchen Zügen im überlasteten Netz Priorität einzuräumen ist. Für die S-14 hat man zwar inzwischen eine notdürftige Übergangslösung gefunden, aber die Grundsatzfrage bleibt bestehen. Gestützt auf den Zusammenarbeitsvertrag zwischen SBB und ZVV, in dem diese Frage eigentlich geregelt ist, wollen die beiden Partner nun das dafür vorgesehene Schiedsgericht anrufen. Sollte sich daraus und vor allem wegen inzwischen geänderten Gesetzen und Verordnungen eine Prioritätenregelung zu Ungunsten der S-Bahn ergeben, könnte dies längerfristig sehr teure Konsequenzen haben. Der Vorstand wird sich mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln für die Interessen der S-Bahn einsetzen. Ein entsprechendes dringliches Postulat ist am 23. August 2004 vom Kantonsrat ohne Diskussion an den Regierungsrat überwiesen worden.

Durchgangsbahnhof Löwenstrasse

Die rechtzeitige Realisierung des zweiten Durchgangsbahnhofs im Zürcher Hauptbahnhof (Bahnhof Löwenstrassen) ist nach wie vor nicht sichergestellt. Zwar hat Nationalrat und VöV-ZH Vorstandsmitglied Rolf Hegetschweiler im Parlament eine Motion eingereicht, welche verlangt, dass dieses Projekt wie ursprünglich vorgesehen über die Leistungsvereinbarung Bund/SBB finanziert werden soll. Aber auch für diesen Vorstoss ist die Mehrheit im Rat noch nicht gesichert. Der Vorstand sucht nach Möglichkeiten, um die National- und Ständeräte auch ausserhalb des Kantons Zürich umfassend zu informieren und für das Projekt zu gewinnen. Dass der Bahnhof Löwenstrasse dem ganzen SBB-Netz dient und schon heute dringend benötigt würde, zeigt auch die Problematik mit den Anschlüssen im Fahrplan Bahn 2000.

Entlastungsprogramm des Bundes

Auch im neuen Entlastungsprogramm für die Bundesfinanzen, welches der Bundesrat vorbereitet, wird der öffentliche Verkehr hart getroffen. Der Vorstand nimmt positiv zur Kenntnis, dass die energische Opposition der Kantone wenigstens zu einer teilweisen Korrektur geführt hat. Die Reduktion der vorgesehenen Kürzung der Beiträge an den Regionalverkehr von 60-90 auf 30-40 Mio. Franken vermindert die Einbussen für den Kanton Zürich auf 2,5-3,5 Mio. Franken. Wesentlich stärker fällt der vorgesehen Verzicht auf die Rückerstattung der Mineralölsteuer ins Gewicht. Diese Massnahme, welche nicht korrigiert wurde, trifft den Kanton Zürich mit fast 9 Millionen und führt zu einer entsprechenden Verteuerung des Betriebs von Autobuslinien. Trotz des leichten Entgegenkommens des Bundesrates wird der ZVV durch das Entlastungsprogramm des Bundes zusätzlich belastet. Allfällige Konsequenzen für das Angebot sind noch nicht bekannt.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 05/04

Termine 2005

Für die Vereinsveranstaltungen von 2005 hat der Vorstand die folgenden Termine festgelegt:

- Dienstag, 31. Mai 2005, ab 18 Uhr: Generalversammlung mit Rahmenprogramm
- Freitag, 30. September 2005, Nachmittag und Abend: Veranstaltung/Exkursion

Durchgangsbahnhof Löwenstrasse

Der Vorstand nahm von den intensiven Bemühungen der Zürcher Regierung zusammen mit denjenigen von Genf und dem Tessin, um die Aufnahme des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse, der S-Bahn-Linie Genf - Annemasse und der Verbindung Mendrisio - Varese in die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB für 2007 - 2010 zu erreichen, Kenntnis. Die wegen der Sparmassnahmen des Bundes drohende Verzögerung dieser Investitionen würde den Zürcher Hauptbahnhof zu einem die Zürcher S-Bahn und das ganze Schweizer Bahnnetz massiv beeinträchtigenden Engpass werden lassen. Um dies zu vermeiden, ist auf allen Ebenen umfassende Informationsarbeit zu leisten, welche vom VöV-ZH mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützt wird. Der Vorstand konnte feststellen, dass sich die zürcherischen National- und Ständeräte aller Parteien für dieses zentrale Anliegen des öffentlichen Verkehrs einsetzen. Es wird aber noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten sein.

Regionalpolitik bei den HGV-Anschlüssen

In der seinerzeitigen Abstimmungsvorlage zum FinöV-Konzept waren 1'300 Millionen Franken für den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz (HGV) vorgesehen. Angesichts der knappen Mittel im FinöV-Fonds und der bevorstehenden Gesamtüberprüfung aller angemeldeten Eisenbahn-Grossprojekte hat der Bundesrat das Programm der HGV-Anschlüsse etappiert und den Räten die Bewilligung einer ersten Phase im Umfang von 665 Millionen beantragt, in der alle für die Schweiz wichtigen Anschluss-Strecken an die HGV-Linien in Deutschland und Frankreich enthalten sind. In der Folge haben aber die Regierungskonferenzen der Ost-, Nordwest- und Westschweiz verschiedene zusätzliche Ergänzungen gefordert, um sich damit regionale Sonderwünsche zu erfüllen. Nachdem die Finanzkommission des Nationalrates auf alle diese Wünsche eingetreten war und den Kredit um 325 Millionen aufgestockt hatte, ohne dass der Abschnitt Zürich – Winterthur als empfindlichster Engpass auf der Münchner Achse berücksichtigt worden wäre, wurde der Kreditbetrag in der Verkehrskommission auf Antrag der Zürcher Vertreter auf die volle Summe von 1'300 Millionen ergänzt. Damit sind wenigstens 100 Millionen für die Achse Zürich – Winterthur enthalten.

Der Vorstand des VöV-ZH nahm von diesem regionalpolitischen Jekami mit wenig Verständnis Kenntnis. Nachdem offenbar der Selbstbedienungsladen der Regionalpolitiker nicht mehr zu verhindern ist, unterstützt er konsequenterweise den Antrag der Verkehrskommission, die ganzen 1'300 Millionen in einem Paket zu bewilligen. Es bestehen allerdings ernsthafte Befürchtungen, dass die 100 Millionen zwischen Zürich und Winterthur für eine Alibimassnahme missbraucht werden, welche die bestehenden Probleme nicht zu lösen vermöchte.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 01/05

Durchgangsbahnhof Löwenstrasse

Der Vorstand nahm mit Besorgnis davon Kenntnis, dass die Finanzierung der neuen Durchmesserlinie Altstetten - Bahnhof Löwenstrasse - Oerlikon auf Bundesseite nach wie vor nicht gesichert ist und dass diebezüglich von den zuständigen Bundesstellen auch keine positiven Signale zu vernehmen sind. Allerdings konnte festgestellt werden, dass auf verschiedenen Ebenen aktiv für die Aufnahme in die nächste Finanzierungsvereinbarung Bund/SBB (2007-2010) geworben wird. So haben sich die zürcherischen National- und Ständeräte aller Parteien zusammengefunden und sich mit einem von sämtlichen zürcherischen Mitgliedern des eidgenössischen Parlaments unterzeichneten Brief an den Bundesrat für dieses zentrale Anliegen des öffentlichen Verkehrs eingesetzt. Ausserdem wurden alle Mitglieder des Parlaments zu einer Informationsveranstaltung eingeladen, an welcher SBB-Chef Benedikt Weibel und Regierungsrätin Rita Fuhrer über das Projekt und seine Bedeutung orientierten.

Bahn 2000 gut gestartet

In einer kurzen Aussprache über die ersten Feststellungen zur Praxis des Fahrplans von Bahn 2000 konnte der Vorstand feststellen, dass dieser betrieblich sehr stabil ist und die Pünktlichkeit eher besser ist als beim bisherigen Fahrplan. Von Kundenseite sind in Bezug auf die Anschlussicherung noch einige Vorbehalte anzubringen. Vor allem die starren Regelungen beim Abwarten wenig verspäteter Züge führen zu unbefriedigenden Situationen und damit oft zu Wartezeiten von 30 Minuten. Angesichts der offensichtlich reichlich vorhandenen Reserven sollte mittelfristig bei der Anschlussicherung mehr Flexibilität möglich sein.

Pressestimme (Zeitung des Kantonalen Gewerbeverbandes Zürich, vom 15. Januar 2005)

Melanie Müller, KGV

Nach der erfolgreichen Einführung des SBB-Fahrplanwechsels tagte in Bern die Parlamentarische Gruppe Wirtschaftsraum Rhein-Reuss und befasste sich mit hochkarätigen Referentinnen und Referenten mit dem Bahnknoten Zürich. Die zentrale Forderung der Anwesenden ist die rasche Umsetzung der Durchmesserlinie Zürich.

In seiner Begrüssung gratulierte Nationalrat Rolf Hegetschweiler, Präsident der Parlamentarischen Gruppe Rhein-Reuss, dem CEO der

Die Parlamentarische Gruppe Wirtschaftsraum Rhein-Reuss wurde 1996 gegründet mit dem Ziel, die Standortgunst des Wirtschaftsraums Ostschweiz / Zürich zu verbessern. Sie setzt sich zu diesem Zweck auf Bundesebene für Verbesserungen namentlich in den Bereichen Infrastruktur, Steuern, Finanzen sowie in der Gesundheits- und Sicherheitspolitik ein. Ihr gehören einige Dutzend Parlamentarierinnen und Parlamentarier an.

SBB, Dr. Benedikt Weibel, zur erfolgreichen Umstellung der SBB auf den neuen Fahrplan. Weibel hatte

allen Grund zur Freude und liess sich seine gute Laune auch durch offensive Fragen aus den Reihen der rund 50 anwesenden Parlamentarierinnen und Parlamentarier sowie Regierungsvertreterinnen und -vertreter nicht verderben. Der grösste Fahrplanwechsel in der Geschichte der SBB lief weitgehend reibungslos ab, so dass Weibel den Blick auf neue Projekte richten kann. Der Bahnknoten Zürich nimmt dabei einen hohen Stellenwert ein; ist Zürich doch mit täglich rund 2'200 ein- und ausfahrenden Zügen der kapazitätsbestimmende Faktor im Schweizer Schienennetz.

Durchmesserlinie dringlich

Mit dem Bau der Durchmesserlinie von Altstetten via neuem Bahnhof Löwenstrasse nach Oerlikon soll das Schienennetz einen schnellen Durchgang durch den Knoten Zürich erhalten. Das Zürcher Stimmvolk hat diesem Projekt bereits im Jahre 2001 mit überwältigender Mehrheit zugestimmt, so dass sich der Kanton Zürich mit 40% an den Kosten (580 Millionen Franken) beteiligen wird. Trotzdem hat der Bundesrat beschlossen, aus Spargründen die Durchmesserlinie zusammen mit anderen Bahninfrastrukturprojekten einer Gesamtüberprüfung zu unterziehen. Das

heisst, dass der geplante Baubeginn in weite Ferne rücken wird. Auch Regierungsrätin Rita Fuhrer sieht die Prioritäten ganz klar in der schnellen Beseitigung des Engpasses Zürich durch die planmässige Realisierung der Durchmesserlinie. Für sie ist dieses Projekt ein Anliegen gesamtschweizerischer Dimension, welches zur Entschärfung der heutigen akuten Verkehrsprobleme beiträgt.

Kaspar Schläpfer, Chef des Departementes für Inneres und Volkswirtschaft des Kantons Thurgau, unterstrich in seinem Referat die Bedeutung einer schnellen Realisierung der Durchmesserlinie aus der Sicht der Ostschweiz. Für die Ostschweiz wären bessere und schnellere Verbindungen von und nach Zürich ein bedeutender wirtschaftlicher Faktor. Der Wirtschaftsraum Zürich, zu welchem auch Teile der Ostschweiz gehörten, könne sich nur weiterentwickeln, wenn die Bahnverbindungen ausgebaut würden.

Zürichs Bündnis mit Genf und dem Tessin

Damit der Kanton Zürich beim Bund mehr Gewicht erhält, schlossen sich die Regierungen von Genf, dem Tessin und Zürich zusammen.

Sowohl in Genf als auch im Tessin drohen projektierte Agglomerationsprojekte ebenfalls auf die lange Bank geschoben zu werden. Das Ziel des Zusammenschlusses besteht gemäss Regierungsrätin Fuhrer darin, die drei Projekte planmässig realisieren zu können. Auch für Weibel ist die Umsetzung dieser Projekte ein prioritäres Anliegen, welches in die nächste Leistungsvereinbarung mit den SBB gehöre.



Dr. Benedikt Weibel, CEO der SBB

Die Standortqualität der Regionen und der Schweiz insgesamt könne nur durch die zügige Realisierung dieser drei Projekte erhöht werden. Trotz der erheblich höheren Leistungskapazität dank des neuen Fahrplans kann sich die SBB nicht auf den Lorbeer ausruhen – der weitere Ausbau des Schienennetzes muss nicht nur angepackt, sondern auch umgesetzt werden.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 02/05

Durchgangsbahnhof Löwenstrasse

Der Vorstand konnte zur Kenntnis nehmen, dass die grossen Anstrengungen der Regierung und der zürcherischen Parlamentarier erste Früchte zu tragen beginnen. So hat der Nationalrat in der Märzsession gegen den Willen des Bundesrates die von VöV-ZH-Vorstandsmitglied Rolf Hegetschweiler eingereichte Motion für die Aufnahme des zweiten Zürcher Durchgangsbahnhofs in die SBB-Leistungsvereinbarung 2007-2010 mit 101:7 Stimmen überwiesen. So wie es jetzt aussieht, stehen auch die Chancen im Ständerat nicht schlecht. Wie zu erfahren war, hat auch SBB-Chef Benedikt Weibel die Dringlichkeit dieses Projekts unterstrichen. Zusammen mit den Projekten in Genf und im Tessin sollte es unabhängig von den ausstehenden FinöV-Projekten realisiert und durch eine Sonderlösung finanziert werden.

Bahn 2000

Seit dem grossen Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 sind bereits die ersten vier Monate mit dem neuen Fahrplan vergangen. Der Fahrplan hat sich in seinem Grundkonzept als sehr stabil erwiesen. Ungenügend war an einigen Orten der Fahrzeugbestand, was bei der Stadtbahn Zug, der Brünigbahn, in der Region Basel und teilweise auch bei der Kapazität der Zürcher S-Bahn zu Problemen führte. Lokdefekte führen auch im Fernverkehr zu Verspätungen und Zugsausfällen, weil vor allem die Lok 460 durch die hohe Belastung störungsanfälliger geworden ist. Diese Störungen beschränken sich aber in der Regel auf die betroffenen Züge und haben wenig Einfluss auf das Gesamtsystem. Der Vorstand nahm anerkennend von dieser Situation und von der Tatsache, dass auch die Fahrgastzahlen bereits deutlich angestiegen sind, Kenntnis.

Bahnbetriebssteuerung

Eine Diskussion über die grosse Panne vom 7. Februar 2005 im Fernsteuerzentrum Zürich veranlasste den Vorstand einmal mehr, einige Fragezeichen zum Projekt der SBB für ein zentrales Rail Control Center (RCC) anzubringen. Diese Fragen gibt es offenbar auch bei der SBB-Leitung, war doch zu erfahren, dass das Projekt RCC zwecks Überprüfung gestoppt worden sei. Ebenso läuft eine Ausschreibung für den 1:1-Ersatz der bestehenden Betriebsleitzentren. Aus dem 7.2.05 sind auch für die Zentralisierungsbestrebungen Lehren zu ziehen.

Herbstexkursion 2005

Die diesjährige Herbstexkursion wurde auf Freitag, 23. September 2005, nachmittags und abends, festgesetzt (sie musste gegenüber einem früher mitgeteilten Termin um eine Woche vorverschoben werden). Im Vordergrund steht bei der Planung ein Besuch bei der Rhätischen Bahn (RhB), deren Direktion seit letztem Herbst in den Händen des früheren VöV-ZH-Vorstandsmitglieds Erwin Rutishauser liegt. Bei der RhB gäbe es sowohl in Landquart wie in Chur einiges zu sehen.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 03/05

Konstituierung des Vorstands

Im Anschluss an die Generalversammlung vom 25. Mai 2005 hat der Vorstand seine Aufgabenverteilung überprüft. Nachdem Präsident Kurt Schreiber bereits an der GV für ein weiteres Jahr in seinem Amt bestätigt worden war, haben auch die übrigen Chargen keine Änderungen erfahren. Vizepräsident bleibt Kantonsrat Peter Anderegg, Sekretär und Aktuar Christian Sigrist und Kassier Urs Huggler. Der neu in den Vorstand gewählte Kantonsrat Gerhard Fischer, welcher in einem Jahr das Präsidium übernehmen soll, amtiert vorläufig als Beisitzer.

Bundespolitik

Nationalrat Rolf Hegetschweiler informierte den Vorstand über die Geschäfte der eidgenössischen Räte im Bereich der Verkehrspolitik. Dabei stand in der letzten Session die Änderung der Finanzierungsregelung für die FinöV-Projekte im Vordergrund. Aus der Erkenntnis, dass die Bahnen kaum in der Lage sein werden, die auf dem Markt aufgenommenen Darlehen (ein Viertel der Investitionskosten) zu verzinsen und zurückzuzahlen, wird auf diese Darlehen verzichtet. Dafür werden die Bundesvorschüsse (bisher max. 4,2 Mrd.) auf maximal 8,6 Mrd. erhöht. Da diese Vorschüsse aber ab 2015 aus den zweckgebundenen Mitteln des FinöV-Fonds zurückbezahlt werden müssen, werden sich beim Handlungsspielraum für weitere grosse Projekte erhebliche Einschränkungen ergeben.

In der Vernehmlassung befindet sich die Vorlage für einen Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds). Dieser als Ersatz für den abgelehnten Avanti-Gegenvorschlag gedachte Fonds soll mit insgesamt 20 Mrd. Franken dotiert und ab 2011 für etwa 20 Jahre wirksam sein. Ergänzt würde dieser Fonds durch einen Dringlichkeitsfonds von 2,2 Mrd. aus den Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr, mit welchem in der Übergangszeit 2007-2011 baureife und dringliche Projekte der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs finanziert werden sollen. Bereits zeichnen sich wieder Grabenkämpfe zwischen Automobilverbänden und öV-Interessengruppen ab. Unter Beschuss ist dabei vor allem Dringlichkeitsfonds, welcher zu öV-lastig und zu wenig genau definiert sei. Beim Infrastrukturfonds andererseits beklagen öV-Vertreter den ungenügenden Anteil der für öV-Projekte verfügbaren Mittel. Aus Zürcher Sicht ist vor allem das Verhältnis zwischen diesen beiden Fonds und einer möglichst raschen Finanzierung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse von Bedeutung. Eine Arbeitsgruppe des Vorstands wird die Vorschläge prüfen und allenfalls eine eigene Vernehmlassung verfassen.

Herbstexkursion 2005

Die diesjährige Herbstexkursion findet definitiv am Freitag, 23. September 2005, nachmittags und abends, statt. Sie führt zur Rhätischen Bahn (RhB) nach Landquart, deren Direktion seit letztem Herbst in den Händen des früheren VöV-ZH-Vorstandsmitglieds Erwin Rutishauser liegt. Geplant sind Depotbesichtigung und allgemeine Informationen. Die Mitglieder erhalten rechtzeitig eine besondere Einladung.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 04/05

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr

Bis vor einigen Jahren hat der VöV-ZH als deren Zürcher Sektion der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz (IGöV-CH) angehört, dann aber die Mitgliedschaft sistiert, nachdem deren Aktivität auf null gesunken war und für das Präsidium kein Parlamentsmitglied mehr gefunden werden konnte. Vor einem Jahr konnte eine Solothurner Nationalrätin für das Präsidium gewonnen werden, und seither sind auch in Bezug auf die Aktivität wieder positive Zeichen festzustellen. Der VöV-Vorstand hat darum beschlossen, der IGöV-CH per 1.1.2006 wieder als Sektion beizutreten, wobei der Name VöV nicht geändert wird. So kann auch vermieden werden, dass parallel zum VöV-ZH eine besondere Zürcher Sektion IGöV-ZH gegründet würde, was dem Gesamtinteresse der Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht dienen würde.

Bundespolitik

In der Verkehrskommission des Nationalrats steht die Beratung der Bahnreform 2 im Zentrum. Wie einem schriftlichen Bericht von Nationalrat Rolf Hegetschweiler zu entnehmen ist, ist dabei die für die Infrastrukturfinanzierung vorgesehene Aufteilung des Eisenbahnnetzes in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz besonders umstritten (Dies hat inzwischen dazu geführt, dass der Nationalrat die ganze Vorlage zur Überarbeitung zurückgewiesen hat).

Sanierungsprogramm 06 des Kantons

Das Programm des Regierungsrates zur Sanierung des Finanzhaushalts (Sanierungsprogramm 06) sieht beim öffentlichen Verkehr eine vorübergehende Reduktion der Fondseinlage um 13 Mio. Franken und eine auf drei Jahre verteilte Kürzung des ZVV-Beitrags um 39 Mio. vor. Der Vorstand ist der Meinung, dass damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht in seiner Substanz gefährdet ist, obwohl die Details der Umsetzung durch den ZVV noch nicht bekannt sind. Bereits genannt wurde die vorgesehene Verlagerung eines Teils des Bahnangebots zwischen Rüti und Wald (S 43) auf die Strasse bei gleichzeitiger Erhöhung der Zahl der Verbindungen. Angesichts der Notwendigkeit eines effizienten Mitteleinsatzes wird eine solche Massnahme nicht grundsätzlich abgelehnt. Sie darf aber nicht mittelfristig zu einer Stilllegung der ganzen Bahnlinie Bauma - Rüti führen.

Stadttunnel Zürich

Der Vorstand liess sich durch den kürzlich zurückgetretenen Zürcher Stadtingenieur U. Spinner über das Konzept der grossen Strassenverbindungen Stadttunnel und Waidhaldentunnel informieren. Dabei handelt es sich um ein mittel- bis langfristiges Konzept, das vor allem die Bereiche Rosengarten- und Weststrasse wieder bewohnbar machen und die Flussräume für die Bevölkerung öffnen soll. Der Waidhaldentunnel würde es in der vorgesehenen Lage ausserdem ermöglichen, die Achse Rosengartenstrasse - Hardbrücke zu einer leistungsfähigen öV-Achse auszugestalten.

Der Stadttunnel zwischen Brunau und Neugut, bei dem mit einem Zeithorizont von 25-30 Jahren gerechnet wird, würde den Abbruch der Sihlhochstrasse und die Schaffung einer attraktiven Flussraumgestaltung ermöglichen. Beide Projekte werden aus heutiger Sicht als gute Grundlage für die langfristige Entwicklung betrachtet. Dabei kommt dem Waidhaldentunnel zusammen mit der öV-Achse Hardbrücke eindeutig grössere Priorität zu. Über den allfälligen Bau des Stadttunnels ist erst zu entscheiden, wenn die neue Eisenbahn-Durchmesserlinie realisiert ist.

Schiedsgericht S 14

Die Pressemitteilung über den Entscheid des Schiedsgerichts zur Beurteilung der Prioritäten zwischen S-Bahn und Fernverkehr am Beispiel der Verschlechterungen bei der S 14 gab dem Vorstand zu einiger Besorgnis Anlass. Für das Schiedsgericht war entscheidend, dass gemäss Vertrag zwischen SBB und ZVV bei der Angebotsgestaltung die Qualität des Verbundangebots insgesamt nicht verschlechtert werden dürfe. Die Verschlechterung des Angebots der S 14 blieb dabei unbestritten. Angesichts anderer Angebote im oberen Glattal entschied das Schiedsgericht aber, dass das Gesamtangebot des Verbundes nicht verschlechtert worden sei und darum keine Vertragsverletzung vorliege. Unbefriedigend ist aus Sicht des VöV, dass bei der Beurteilung eines Gesamtangebots immer eine gewisse Willkür möglich ist, welche bei der Beurteilung des Einzelfalls zu Lasten der S-Bahn ausgenützt werden kann. Die Streitfrage hat aber auch zur Erkenntnis geführt, dass auf Strecken mit fehlenden Kapazitäten die Interessen noch frühzeitiger und von Beginn weg aufeinander abgestimmt werden müssen. Es ist zu hoffen, dass bei der anerkannt guten Zusammenarbeit zwischen SBB-Regionalverkehr und ZVV die Interessen der S-Bahn-Qualität auch entsprechend gewichtet werden.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 05/05

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr

Der VöV-ZH ist an der Delegiertenversammlung der „Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz (IGöV-CH)“ als deren Zürcher Sektion aufgenommen worden. Damit ist der VöV-ZH wieder in eine gesamtschweizerische Organisation eingebunden und kann sich an deren Vernehmlassungen zu Bundesvorlagen beteiligen.

Bundespolitik

Der Vorstand nahm mit Besorgnis zur Kenntnis, dass die Motion von Nationalrat Rolf Hegetschweiler zum Zürcher Durchgangsbahnhof, welche im Nationalrat noch mit grosser Mehrheit unterstützt worden war, im Ständerat gefährdet ist, nachdem die Verkehrskommission des Ständerates den Vorstoss nur als unverbindliches Postulat überweisen will. In Absprache mit R. Hegetschweiler werden Massnahmen besprochen, um doch noch die Unterstützung als Motion zu erreichen.

Gewährleistung des S-Bahn-Angebots

Im Zusammenhang mit dem Entscheid des Schiedsgerichts zur Beurteilung der Prioritäten zwischen S-Bahn und Fernverkehr am Beispiel der Verschlechterungen bei der S 14 wurde die grundsätzliche Frage der Gewährleistung von zugesicherten Leistungen auf Linien, deren Ausbau vom Kanton (mit)finanziert wurde, nicht behandelt. Dies gab dem Vorstand zu einiger Besorgnis Anlass. Es blieb zwar unbestritten, dass dank der zielgerichteten Zusammenarbeit von SBB-Regionalverkehr und ZVV bisher ein Optimum aus den knappen Kapazitäten herausgeholt werden konnte. Es ist aber auch festzustellen, dass diese gute Zusammenarbeit nicht rechtlich abgestützt werden kann und darum von Personen und wechselnden Konstellationen abhängig ist. Um der erfreulich wachsenden Nachfrage auf dem gesamten S-Bahn-Netz gerecht werden zu können, werden weitere Ausbauten nötig sein, an denen sich der Kanton zu beteiligen haben wird. Der Vorstand erwartet dabei, dass Wege gefunden werden, um das Angebot, für welches die Investition getätigt wird, zu gewährleisten. Diesen Angeboten gegenüber dürfen Leistungen des Fernverkehrs, insbesondere auch solche über mittlere Distanzen, keine Priorität erhalten.

Tram Zürich West

Der Vorstand liess sich vom Gesamtprojektleiter R. Guertner über den aktuellen Stand des Projekts Tram Zürich West (Tram 18) informieren. Dabei war zu erfahren, dass die Arbeiten nach Programm verlaufen und dass im Laufe des Jahres 2006 mit der Plangenehmigungsverfügung gerechnet wird. Geregelt ist auch die Kostenteilung, so dass voraussichtlich im Sommer 2007 über den Anteil der Stadt abgestimmt werden kann. Wenn alles so weiter geht, kann das Tram im Dezember 2010 den Betrieb aufnehmen. Dies ist auch nötig, weil nicht nur das Tramprojekt sondern auch die Quartierentwicklung nach den Prognosen verläuft. Mehrere Projekte stehen unmittelbar vor der Verwirklichung und bringen die erwarteten Einwohner und Arbeitsplätze. Wenn die Tramlinie nicht rechtzeitig zur Verfügung steht, kann der Verkehr nicht bewältigt werden. Unabhängig davon wird bis 2007 die S-Bahn-Haltestelle Hardbrücke aufgewertet. Wie diese mittelfristig besser an das Tramnetz angeschlossen werden kann, wollen die VBZ im nächsten Frühjahr in ihrer neuen Liniennetzentwicklung vorstellen. Der Vorstand unterstützt das Tram Zürich West und ist zuversichtlich, dass es zeitgerecht verwirklicht werden kann.

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 01/06

Durchgangsbahnhof

Der Vorstand hat davon Kenntnis genommen, dass die Motion von Nationalrat Rolf Hegetschweiler zum Zürcher Durchgangsbahnhof, welche im Nationalrat noch mit grosser Mehrheit unterstützt worden war, vom Ständerat abgelehnt wurde. Der Ständerat hat zwar nicht den Durchgangsbahnhof abgelehnt, aber für dessen Finanzierung nur ein unbestimmtes und vor allem unverbindliches Postulat unterstützt. Damit bleibt aber die rechtzeitige Verwirklichung dieser wichtigen Investition weiter sehr unsicher.

Die offensichtlich in Bern wirkende Anti-Zürich-Stimmung muss auch in Bezug auf weitere Projekte ernst genommen werden. Andererseits ist nun aus Zürcher Sicht darauf zu achten, dass vor dem Bau des Durchgangsbahnhofs keine neuen nationalen Angebote mehr eingeführt werden, welche den Zürcher S-Bahn-Verkehr behindern könnten.

Güterverkehr der SBB

Mit grossem Unbehagen hat der Vorstand die Abbaupläne von SBB-Cargo beim Einzelwagenverkehr zur Kenntnis genommen. Dabei wurde anerkannt, dass die politische Vorgabe der vollen Kostendeckung bei gleichzeitiger Reduktion des Trassenpreis-Rabattes schwierig zu erfüllen ist. Andererseits stehen die Klagen über den Verkehrsrückgang wegen angeblich ungenügender Wirkung der LSVa im Widerspruch zu offensichtlichen Mängeln bei der Leistungsqualität. Unzuverlässiger Service, fehlende Planung bei der Vorhaltung genügender Fahrzeuge und Verunsicherung bei Kunden und Personal sind schlechte Voraussetzungen für ein Gelingen der eingeleiteten Sparaktion.

Anerkennend stellt der Vorstand fest, dass seit der Veröffentlichung der Sparpläne für viele betroffene Kunden befriedigende Lösungen gefunden wurden. Das Vertrauen, dass mit der wenig durchdachten Einleitung der Aktion verloren gegangen ist, lässt sich nicht so leicht zurückgewinnen. Während beim Transitverkehr mit guten Leistungen gute Resultate erzielt werden, hat SBB-Cargo im Inland immer mehr ein Glaubwürdigkeitsproblem.

Gateway Limmattal

Für den Ausbau des unbegleiteten kombinierten Verkehrs planen die SBB im östlichen Mittelland einen Container-Umschlagsplatz (Gateway), wo die Behälter von den aus den Seehäfen und von anderen internationalen Terminals kommenden Shuttle-Zügen auf die inländischen Güterzüge und zum kleineren Teil auch auf Lastwagen umgeladen werden. Diese soll auch den bestehenden und zu klein gewordenen Terminal auf dem Areal des früheren Zürcher Güterbahnhofs ersetzen. Gestützt auf verschiedene Variantenstudien und Standortvergleiche entschied man sich für ein Areal beim Rangierbahnhof Limmattal, welches nun im kantonalen Verkehrsrichtplan festgesetzt werden soll. Der Vorstand nahm Kenntnis von einer wachsenden Opposition bei Behörden und Bevölkerung in der Region und der aargauischen Nachbarschaft, deren Ursprung unter anderem bei der allgemein hohen Belastung des Limmattals liegt.

Aber auch die spezifischen Belastungen durch den bestehenden Rangierbahnhof und die noch kaum stattgefundene Information durch die SBB tragen wesentlich dazu bei. Der Vorstand ist sich der grossen Bedeutung des unbegleiteten kombinierten Verkehrs für die langfristige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und der Notwendigkeit eines Terminals im Raum Zürich bewusst. Er unterstützt darum den Gateway Limmattal, fordert aber,

dass die Bedenken der Region ernst genommen und mit flankierenden Massnahmen, auch ausserhalb des engeren Perimeters, abgebaut werden. Um das Projekt auch politisch realisierbar zu machen, müssen die SBB rechtzeitig das Gespräch mit der Region suchen und auch zu Konzessionen bereit sein.

Generalversammlung 2006

Die diesjährige Generalversammlung findet am Donnerstag, 1. Juni 2006, in Zürich oder der Region Zürich statt. Für das Hauptreferat sieht der Vorstand vor, die Infrastrukturpolitik der SBB mit ihren Problemen und Herausforderungen zur Diskussion zu stellen. Das definitive Programm wird zu gegebener Zeit mit der Einladung mitgeteilt.

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 02/2006

Studie S-Bahn 2012

Der Vorstand liess sich von Vertretern des ZVV und der SBB über die im letzten Herbst abgeschlossene Studie über den weiteren Ausbau der S-Bahn informieren. Diese Studie trägt den Titel „S-Bahn 2012“ und soll das bei Eröffnung des neuen Durchgangsbahnhofs mögliche Angebot und die dafür erforderlichen zusätzlichen Infrastruktur-Massnahmen aufzeigen.

Der von der bis 2015 erwarteten Nachfrage begründete Ausbaustand wurde auf einen in dieser Zeit baulich und finanziell verkraftbaren Umfang mit den prioritär zu realisierenden Modulen reduziert. Daraus ergab sich ein Investitionsvolumen von rund 400 Mio. Fr., dessen grösstes Objekt das 7. und 8. Gleis in Zürich-Oerlikon ist. Daneben sind aus heutiger Sicht ein 4. Gleis zwischen Hürlistein und Effretikon, Wendeanlagen in Herrliberg, Regensdorf und bei Bassersdorf sowie Perronverlängerungen im Wehntal vorgesehen. Angebotsseitig ermöglicht dies die längst fälligen Verdichtungen im Furttal, Wehntal und Unterland, zusätzliche Züge in der Hauptverkehrszeit auf den Strecken Pfäffikon – Effretikon – Zürich und Stäfa – Zürich, sowie dank einer geänderten Verknüpfung eine Verbindung Affoltern a.A. – Zürich – Oerlikon – Uster – Hinwil.

Nach den Verhandlungen über die Kostenteilung und der Konkretisierung des Konzepts sollen voraussichtlich 2008 die Kredite für diese 4. Teilergänzung zur S-Bahn bewilligt werden. Die neuen Angebote könnten dann Ende 2013 (1. Etappe) und Ende 2015 in Betrieb genommen werden.

Leistungsvereinbarung SBB

Mit Enttäuschung hat der Vorstand von der kürzlich durch den Bundesrat verabschiedeten Leistungsvereinbarung 2007-2010 mit der SBB Kenntnis genommen. Die darin für Erneuerungs- und Erweiterungsinvestitionen vorgesehenen Mittel sind erneut gekürzt worden, wobei das Programm abgesehen von einem Rest der 3. Teilergänzung im Furttal keine Objekte im Kanton Zürich enthält. Insbesondere fehlt ein Anteil an den Bau der neuen Durchmesserlinie. Damit droht bei diesem Projekt für 2007 eine Finanzierungslücke von rund 50 Mio. Franken, wenn diese Mittel nicht gemäss den Versprechungen von Bundesrat Leuenberger aus einer anderen Kasse bereitgestellt werden können.

Wenn gemäss den Begehrlichkeiten anderer Regionen die Fernverkehrsangebote von und nach Zürich weiter ausgebaut werden, droht in Zürich eine Verdrängung des S-Bahn-Angebots. Solange die Finanzierung des Durchgangsbahnhofs und der Ausbau zwischen Zürich und Winterthur nicht gesichert ist, sollte sich der Kanton Zürich gegen die Führung zusätzlicher Züge aus ausserkantonalen Regionen zur Wehr setzen.

ZVV-Fahrplan 2007/08

Der Entwurf des ZVV-Fahrplans für die Jahre 2007 und 2008 sieht jährliche Mehrleistungen von einer Million Zugskilometern vor. Damit kommen die 3. Teilergänzungen zum Abschluss, und das Angebot erreicht einen Stand, der ohne den Bau der zweiten Durchmesserlinie kaum mehr gesteigert werden kann. Die wichtigsten Verbesserungen sind im Oberland und im Knonaueramt (S 15), im Wehntal (2 Züge pro Stunde), auf den Linien von und nach Winterthur und ab 2008 im Furttal vorgesehen.

Eine strukturelle Änderung des Angebots ist zwischen Wald und Rütli vorgesehen, wo ein Teil des Verkehrs auf die Strasse verlegt werden soll. Es sind zwar deutlich mehr Verbindungen vorgesehen die zum Teil auch neue umsteigefreie Beziehungen ermöglichen. Weil aber auf der Schiene nur noch ein Zug pro Stunde angeboten wird, ist in Wald gegen das neue Konzept erbitterte Opposition angemeldet worden.

Güterverkehr

Mit Befriedigung hat der Vorstand davon Kenntnis genommen, dass nach dem wenig differenzierten Kahlschlagsprogramm beim Wagenladungsverkehr noch zahlreiche gute Kundenlösungen gefunden werden konnten. Bei allem Verständnis für die schwierigen politischen und finanziellen Rahmenbedingungen ist diese aktive Kundenbetreuung bisher bei SBB Cargo etwas vermisst worden. Wenn auch Grosskunden wie Post und Migros ihre Strassenanteile vergrössern und mangelnde Flexibilität der Bahn beklagen, dann besteht längerfristig wenig Hoffnung für einen erstarkten Güterverkehr auf der Schiene.

Auch wenn zu berücksichtigen ist, dass SBB Cargo sich nicht wie die BLS auf den wirtschaftlich interessanten Ganzzugverkehr konzentrieren kann, sondern auch den Einzelwagenladungsverkehr in der Fläche anzubieten hat, erscheint deren Haltung beim Inlandverkehr oft etwas gar passiv und defensiv.

Generalversammlung 2006

Die diesjährige Generalversammlung findet am Donnerstag, 1. Juni 2006, in Zürich statt. Für das Hauptreferat konnte Hans-Jörg Hess, Leiter der Division Infrastruktur der SBB gewonnen werden. Er wird zum Thema "Herausforderungen der Infrastruktur SBB" sprechen.

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 03/2006

Rückblick auf die Generalversammlung vom 1.6.2006

BEGRÜSSUNG, PROTOKOLL

Präsident K. Schreiber eröffnet die Versammlung mit der Begrüssung der ca. 60 Mitglieder und Gäste und heisst insbesondere den heutigen Referenten, Hansjörg Hess, Leiter Infrastruktur der SBB AG, willkommen.

Das Protokoll der 23. Generalversammlung vom 25. Mai 2005 in Zürich-Wollishofen ist von R. Fretz geprüft worden und wird ohne Diskussion gutgeheissen.

JAHRESRECHNUNG 2005

Kassier Urs Huggler erläutert die mit der Einladung zugestellte Jahresrechnung. Bei Einnahmen von Fr. 16'370.35 und Aufwendungen von Fr. 15'858.65 schliesst diese mit einem Reingewinn von Fr. 511.70 ab. Das Vereinsvermögen beträgt per Ende 2005 Fr. 57'065.85. G. Mittaz hat die Rechnung zusammen mit dem anderen Revisor, H. P. Zuttel, geprüft und empfiehlt Abnahme mit dem Dank an den Rechnungsführer.

BUDGET 2006 UND JAHRESBEITRÄGE 2007

Der Voranschlag 2006, welcher den Mitgliedern ebenfalls mit der Einladung zugestellt wurde, sieht bei Einnahmen von Fr. 15'200.- und Ausgaben von Fr. 16'400.- einen Verlust von Fr. 1'200.- vor. Kassier Urs Huggler weist darauf hin, dass in diesem Budget erstmals Fr. 2'600.- als Beitrag an IGöV-Schweiz enthalten sind. Dennoch sollen die Mitgliederbeiträge vorläufig nicht geändert werden.

WAHLEN

PRÄSIDIUM

K. Schreiber erinnert daran, dass er schon vor einem Jahr seinen Rücktritt auf die heutige Generalversammlung angekündigt hat. Als seinen Nachfolger schlägt er Kantonsrat Gerhard Fischer, Bäretswil, vor, welcher von der Versammlung einstimmig gewählt wird. W. Diener würdigt das engagierte Wirken von Kurt Schreiber der in seinen 14 Jahren als Präsident vieles bewegt hat. Dazu gehört u.a. sein Engagement für die Zugbegleitung, die Bahnreform 2, die Glattalbahn, den Durchgangsbahnhof Zürich und viele andere öV-Vorhaben, aber auch sein Wirken bei vielen Vorstandssitzungen, Veranstaltungen und Pressemitteilungen des VöV ZH.



der verdiente Präsident Kurt Schreiber und unser neuer Präsident, Gerhard Fischer, Kantonsrat

VORSTAND

Statutengemäss ist jedes Jahr die Hälfte des Vorstandes für eine zweijährige Amtsdauer zu wählen. Vom bisherigen Vorstand gilt dies diesmal für Peter Anderegg, Christian Sigrist, Urs Huggler und den Vertreter der VBZ. P. Anderegg, C. Sigrist und U. Huggler werden gemeinsam in ihrem Amt bestätigt.

Von den VBZ erwartet der Präsident, dass der neue Direktor, Hans-Peter Schär, welcher sein Amt noch nicht angetreten hat, im Vorstand mitarbeiten wird. In der Zwischenzeit wird die VBZ durch René Guertner vertreten.

Peter Schwarzenbach, Gibswil, ist aus dem Vorstand zurückgetreten. K. Schreiber würdigt seine Verdienste und dankt ihm für seine Mitarbeit. Prof. H. Brändli ist als Professor an der ETH zurückgetreten, bleibt aber Mitglied des Vorstands. Als Ersatz für die zurückgetretenen Vorstandsmitglieder schlägt der Präsident Prof. Dr. Ulrich Weidmann, Nachfolger von H. Brändli am IVT der ETH Zürich, und François Aellen, neuer Stadtgenieur von Zürich, vor. Beide werden einstimmig gewählt.

BESTIMMUNG DER DELEGIERTEN FÜR IGöV SCHWEIZ

In der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Schweiz (IGöV-CH) steht dem VöV-ZH neben dem VöV-Präsidenten und H. Brändli, welcher Vorstandsmitglied von IGöV-CH ist, eine Vertretung von neun Delegierten zu. Der Vorstand hat Walter Diener vorab als Obmann der VöV-Delegierten bestimmt, so dass die Generalversammlung noch acht Delegierte zu ernennen hat. Auf eine schriftliche Umfrage des Präsidenten haben 16 Mitglieder ihr Interesse an einem solchen Mandat angemeldet. Der Präsident schlägt vor, heute alle 16 als Delegierte zu bestimmen und es dann dem Obmann und dem Sekretariat zu überlassen, aus diesem Kreis jeweils acht Delegierte auszuwählen, welche am jeweiligen Datum auch zur Verfügung stehen. Die Versammlung ist mit diesem Vorgehen einverstanden. Damit sind die Delegierten vor jeder Delegierten-Versammlung aus folgenden Personen auszuwählen:

Affolter Alfred, Zürich
Bollinger Fredi, Dänikon
Gross Martin, Wädenswil
Pfeiffer Willi, Eglisau
Schmidhauser Hans, Zürich
Sieber Wolfgang, Zürich
Villa Heinz, Dielsdorf
Von Arx Johannes, Zürich

Bohli Gerhard, Schwerzenbach
Finkbohner Walter, Zürich
Huggel Paul, Wädenswil
Schreiber Kurt, Wädenswil
Schnewlin Matthias, Zürich
Tempelmann Hans, Bolligen
Volkart Willy, Oberrieden
Wenzel Urs, Zürich

ANSCHLIESSENDES REFERAT

Im zweiten Teil der Versammlung referiert Hansjörg Hess, Mitglied der SBB-Geschäftsleitung und Leiter der Division Infrastruktur, über die Herausforderungen im Bereich Infrastruktur. In seinem aufschlussreichen Referat berichtet er über die grossen Anstrengungen zum Unterhalt und zur Werterhaltung der ausgebauten und stark belasteten Anlagen und über die vielseitigen Massnahmen zur Verminderung von Störungen und zur besseren Information der Benutzer.

Anschliessend treffen sich ca. 50 GV-Teilnehmer im Restaurant Clipper und lassen den Abend bei einem guten Essen und angeregten Diskussionen ausklingen.

Vorstandssitzung vom 23.6.2006

Konstituierung des Vorstands

Nach dem Rücktritt des langjährigen Präsidenten Kurt Schreiber tagte der Vorstand zum ersten Mal unter der Leitung des an der Generalversammlung vom 1. Juni 2006 zum neuen Präsidenten gewählten Kantonsrat Gerhard Fischer, Bäretswil. Er konnte als neue Mitglieder im Vorstand den neuen Stadtgenieur von Zürich, Dr. François Aellen, und den Nachfolger von Prof. H. Brändli an der ETH, Prof. Dr. Ulrich Weidmann, begrüssen. Die Funktionen der einzelnen Vorstandsmitglieder bleiben unverändert. Vizepräsident ist Kantonsrat Peter Anderegg, Dübendorf, und als Vertreter im Vorstand der IGöV Schweiz wurde Prof. H. Brändli bestimmt.

Eisenbahn-Grossprojekte

Im Zusammenhang mit den verschiedenen grossen Eisenbahnprojekten im Raum Zürich diskutierte der Vorstand ausgiebig über die im Bundesparlament pendenten und beim Bundesamt für Verkehr und den SBB in Vorbereitung befindlichen Vorlagen.

Am weitesten fortgeschritten ist der Infrastrukturfonds für Autobahnen und Agglomerationsverkehr, welcher vom ersten Rat schon behandelt wurde und im Herbst im zweiten Rat zur Diskussion steht. Neben anderen wichtigen Projekten wie Ausbau Oerlikon und Glattalbahn geht es dabei auch um einen Teil der Finanzierung der neuen Durchmesser-Linie mit dem Bahnhof Löwenstrasse. Wenn diese Vorlage ohne wesentliche Änderungen beschlossen wird, besteht gute Aussicht, dass die Durchmesserlinie ab 2013 in Betrieb genommen werden kann, obwohl der ab etwa 2010 fällige zweite Teil der Finanzierung vorläufig noch nicht geregelt ist.

Mehr Besorgnis bereitet aus Zürcher Sicht die Arbeit am Konzept „Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)“, welches gegen Ende dieses Jahres in eine Vernehmlassung gegeben und in der 2. Hälfte 2007 als Botschaft den Räten unterbreitet werden soll. Dabei geht es um die zweite Etappe von Bahn 2000, für welche aus dem FinöV-Fonds aus heutiger Sicht noch 6-7 Mrd. Franken zur Verfügung stehen. Ein Kernangebot mit Investitionen von etwa 4,7 Mrd. wurde im April den Kantonen vorgestellt und wird jetzt bereinigt. Von den bekannten Grossprojekten 3. Juradurchstich, 2. Heitersberg-tunnel, Zimmerberg-Basistunnel und Umfahrung Effretikon ist keines darin enthalten, weil diese zusammen schon den ganzen Kreditrahmen sprengen würden. Umso mehr wird nun um die Erweiterungsoptionen von maximal 1,5 Mrd. Franken gestritten. Der Vorstand ist der Meinung, dass davon ein grosser Teil für die Beseitigung der schwerwiegendsten Engpässe im Kanton Zürich eingesetzt werden sollte. In erster Priorität geht es dabei um eine möglichst lückenlose Leistungssteigerung zwischen Oerlikon und Winterthur sowie allenfalls um die Verbindung Zürich – Zug. Da schon die vollständige Realisierung dieser beiden Projekte den Verfügbaren Kreditrahmen sprengen würde, sind auch hier Prioritäten zu setzen. Die Projekte des Grundangebots vermögen jedoch im Raum Zürich die massiven Kapazitätsprobleme auch des Fernverkehrs nicht zu lösen.

Fahrplan-Tabellen

Aus der Generalversammlung liegt ein Antrag vor, sich für eine einheitliche Darstellung der Abfahrts-tabellen in den Bahnhöfen einzusetzen. Insbesondere wird beanstandet, dass der neue Tag an den einen Orten um Mitternacht beginnt, in anderen Bahnhöfen erst um 4 Uhr. Der Vorstand unterstützt das Anliegen grundsätzlich, sieht seine Aufgabe aber nicht darin, selber Darstellungsvorschläge zu machen. Weil sich die Vereinigung Pro Bahn bereits intensiv mit Fragen der Fahrplandarstellung befasst und in entsprechenden Gremien vertreten ist, wird das Anliegen zur weiteren Behandlung an Pro Bahn weitergegeben.

Bahn oder Bus

Die Interessengemeinschaft Tösstallinie ist an verschiedene Verbände und Parteien herangetreten mit dem Ersuchen um Unterstützung eines politischen Vorstosses zur Änderung des Personenverkehrsgesetzes in dem Sinn, dass alle im Richtplan aufgeführten Bahnhaltstellen in einem Grundangebot mindestens halbstündlich bedient werden müssen. Auslöser für dieses Anliegen ist die Absicht des ZVV, einen der beiden stündlich zwischen Rüti und Wald verkehrenden Züge durch einen Bus zu ersetzen. Der Vorstand fand sich nicht bereit, das Anliegen zu unterstützen, weil er es ablehnt, den öffentlichen Verkehr einseitig aus der Bahnperspektive zu beurteilen. Wenn einzelne Abschnitte einer Eisenbahnlinie „nur“ noch stündlich auf der Schiene bedient werden, kann das noch nicht den Untergang der ganzen Linie bedeuten. Die Erschliessung des Kantons mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehr auf wirtschaftlicher Grundlage, wie es das Gesetz vorschreibt, kann unter bestimmten Bedingungen mindestens so gut oder sogar besser mit einem Bus erreicht werden. Eine detaillierte Vorschrift für den Betrieb aller Eisenbahnlinien würde die Gestaltungsfreiheit für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr allzu stark einschränken.

Herbstveranstaltung 2006

Die diesjährige Herbstveranstaltung findet am Samstag, 23. September 2006, statt. Sie soll sich mit dem Güterverkehr befassen und dabei schwergewichtig mit der Frage des Containerumschlags. Die Einladung mit den Detailangaben wird nach den Sommerferien verschickt.

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 04/06

Finanzierung Agglomerationsverkehr

Als Ersatz für den gescheiterten Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative unterbreitet der Bundesrat den Eidgenössischen Räten einen durch Mittel aus der Mineralölsteuer gespeisten Infrastrukturfonds zur Finanzierung der Fertigstellung der Autobahnen, der Behebung von Engpässen und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen. Damit sollen verteilt auf 20 Jahre 20 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt werden. Der Ständerat hat die Summe um 800 Mio. Fr. für Beiträge an die Substanzerhaltung von Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen erhöht und der bereinigten Vorlage einstimmig zugestimmt. Der Nationalrat wird im September darüber befinden. Wie Nationalrat Rolf Hegetschweiler an der Vorstandssitzung informierte, beantragt eine knappe Mehrheit der Kommission dem Nationalrat, den Anteil für die Behebung von Autobahn-Engpässen von 5,5 auf 8,5 Mrd. und damit die Gesamtsumme von 20,8 auf 23,8 Mrd. Fr. zu erhöhen. Die aus einer ersten Tranche zu finanzierenden namentlich aufgezählten baureifen Projekte des Agglomerationsverkehrs blieben in der Kommission unbestritten. Dazu gehören der Agglomerationsanteil der zweiten Durchmesserlinie in Zürich mit Bahnhof Löwenstrasse, die Erweiterung des Bahnhofs Oerlikon (Gleise 7 und 8), die Stadtbahn Glattal und das Tram Zürich West sowie die Bahnprojekte im Tessin und in Genf. Falls der Nationalrat dem Antrag seiner Kommission zustimmt, besteht eine Differenz zum Ständerat, welche im Dezember bereinigt werden muss. Der Vorstand nahm von dieser Information Kenntnis, befürchtet aber, dass die Umweltverbände wegen der Aufstockung das Referendum ergreifen könnten, was eine Verzögerung von mindestens einem Jahr und damit einen Baustopp für den Bahnhof Löwenstrasse bedeuten würde. Sollte die Vorlage sogar scheitern, wäre das ein riesiger Scherbenhaufen für den öffentlichen Regionalverkehr im Allgemeinen und den Kanton Zürich im Besonderen. Weil der Strasse die Mittel aus der Mineralölsteuer auch ohne Fonds zur Verfügung stehen, wäre der öffentliche Verkehr der grosse Verlierer.

Unbestritten blieb in der Kommission des Nationalrates die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB für 2007-2010. Weil diese praktisch keine Mittel mehr für die Finanzierung von Neubauten enthält, wird es in nächster Zeit schwieriger, kleinere gemeinsame Projekte von Kanton und SBB zu verwirklichen. Die Finanzierung des Fernverkehrsanteils für die neue Durchmesserlinie ist noch völlig offen.

Veranstaltungen

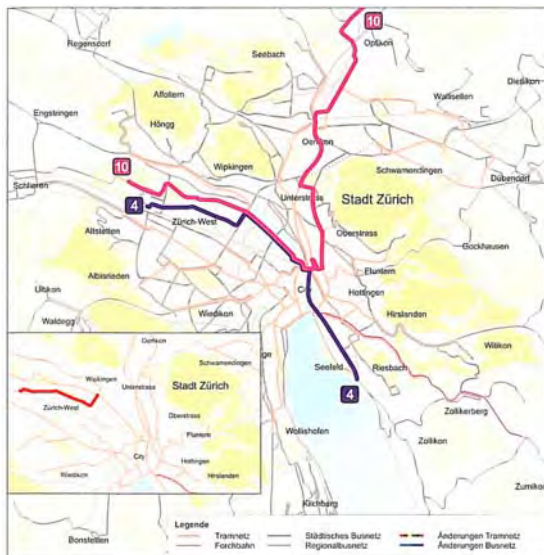
Die auf **Samstag, 23. September 2006**, angesetzte Herbstveranstaltung dieses Jahres findet in Dietikon statt und befasst sich mit dem Containerumschlag. Für das Hauptreferat konnte Daniel Nordmann, Chef von SBB Cargo, gewonnen werden. Es ist geplant, damit einen Besuch im Stellwerk des Rangierbahnhofs Limmattal zu verbinden. Details können einer separaten Einladung entnommen werden.

Am 29. Juni 1982 wurde durch Fusion des Vereins pro Regionalverkehr Zürich und des Vereins Pro Zürichberglinie der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich gegründet. Der VöV wird damit 2007 25jährig. Dieses Jubiläum soll am **Samstag, 30. Juni 2007** mit einem besonderen Anlass gefeiert werden.

Netzstudie VBZ

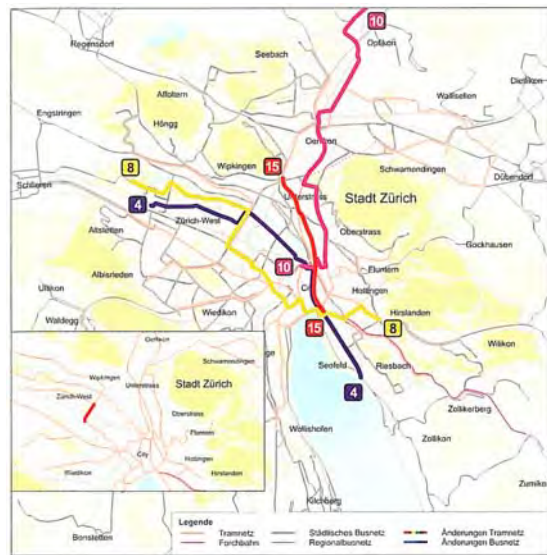
In einer ausführlichen Präsentation von Armin Huber, Leiter Marktmanagement VBZ, liess sich der Vorstand über die kürzlich abgeschlossene Studie zur Tramnetz-Entwicklung bis 2025 informieren. Dabei geht es um einen auf Marktanalysen abgestützten Ausbau in vier Etappen. Wobei mit Investitionskosten von 600 bis 800 Mio. Fr., verteilt auf 20 Jahre, gerechnet wird. Die zusätzlichen Betriebskosten von jährlich 30-40 Mio. Fr. sollen mit zusätzlichen Erträgen ausgeglichen werden. Bereits in der politischen Entscheidungsphase befindet sich als erste Etappe das Tram Zürich West, das bis 2010 realisiert werden soll. Eine 2. Etappe bis 2015 enthält die Tramverbindung über die Hardbrücke mit Anschluss an die dortige S-Bahn-Station. In einer 3. Etappe bis 2020 ist eine Tangentialverbindung Nord - West über die Rosengartenstrasse geplant und in der 4. Etappe schliesslich die Tangente West - Süd über Albisriederplatz – Bahnhof Wiedikon – Laubegg – Bahnhof Enge. Alle Etappen sind mit Anpassungen am bestehenden Tramnetz verbunden.

Erste Etappe



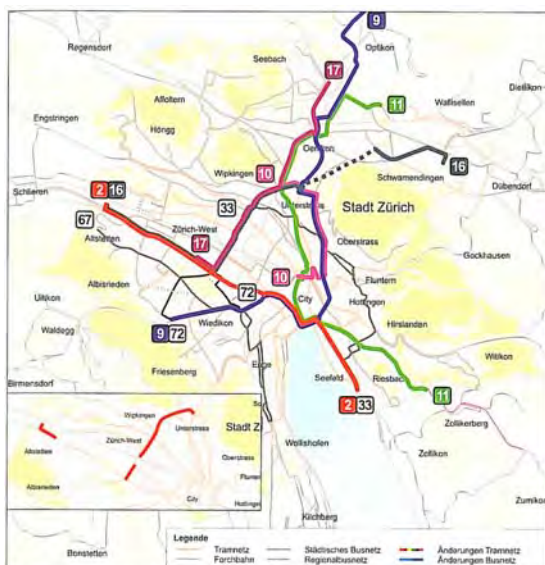
Tram Zürich-West, Escher-Wyss-Platz – Bahnhof Altstetten Nord

Zweite Etappe



Tram Hardbrücke, Hardplatz – Schiffbau

Dritte Etappe



Tramtangente Rosengarten, Milchbuck – Escher-Wyss-Platz, Hardplatz – Albisriederplatz, Farbhof – Hermetschlo

Vierte Etappe



Tramtangente Zürich-Süd, Kalkbreite – Bahnhof Wiedikon, Schmiede Wiedikon – Laubegg
Verlängerung FB bis HB, Ausbau Bahnhofbrücke auf 4 Gleise

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 05/06

Finanzierung Agglomerationsverkehr gesichert

Nationalrat Rolf Hegetschweiler informierte den Vorstand über die Behandlung des Infrastrukturfonds in den eidgenössischen Räten. Mit diesem Fonds, welcher in der Session in Flims von beiden Räten verabschiedet wurde, werden verteilt auf 20 Jahre 20,8 Milliarden Franken aus Mineralölsteuern für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, die Behebung von Engpässen in diesem Netz und die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen bereitgestellt. Zu den aus einer ersten Tranche zu finanzierenden baureifen Projekten gehören auch die zweite Durchmesserlinie in Zürich mit dem Bahnhof Löwenstrasse, die Stadtbahn Glattal und das Tram Zürich West. Auch wenn bei der Durchmesserlinie nur ein Teil aus diesem Fonds finanziert wird, gilt deren Realisierung nun als gesichert. Den Zürcher Anteil von 580 Mio. Franken haben die Stimmberechtigten bereits vor fünf Jahren bewilligt, und der Rest soll aus FinöV-Mitteln (ZEB-Botschaft 2007 oder 2008) und über die SBB-Leistungsvereinbarung für 2011-2014 finanziert werden. Dies bedeutet, dass spätestens 2008 mit den Hauptarbeiten begonnen werden kann. Teilprojekte wie die grosszügige neue Passage West sind bereits im Bau.

Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte (ZEB)

Nachdem der Vorstand bereits im Juli kritisch zu den Entwürfen des Bundesamts für Verkehr (BAV) und der SBB für eine Botschaft über die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte Stellung genommen hatte, liess er sich durch den Fahrplanchef von SBB Infrastruktur aus erster Hand über den aktuellen Stand informieren. Nach der ersten Etappe von Bahn 2000, der NEAT, den Anschlüssen an das Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV) und dem Lärmschutz stehen aus den FinöV-Mitteln von ursprünglich 30,5 Mrd. Franken für diese zweite Etappe von Bahn 2000 noch 6-7 Mrd. Fr. zur Verfügung. Davon sollen 5 Mrd. für ein Kernangebot eingesetzt werden. Der Rest wird für Ergänzungsoptionen zurückgestellt. Eine zentrale Zielsetzung des vorliegenden Konzepts ist die Reduktion der Reisezeit zwischen St. Gallen und Genf um eine weitere halbe Stunde auf 3,5 Stunden. Dazu sind zusätzliche Doppelspuren und Entflechtungen von Verkehrsströmen nötig. Und weil die Beschleunigung Richtung St. Gallen nur mit der Streichung von Halten möglich ist, sind auch zusätzliche Züge vorgesehen, was zwischen Zürich und Winterthur eine Steigerung der Streckenkapazität erfordert. Dafür sollen zwischen Kloten und Winterthur rund 400 Mio. Fr. für zwei Überwerfungen sowie auf einigen Streckenabschnitten ein zweites, drittes oder gar viertes Gleis investiert werden. Zusätzlich ist in Oerlikon ein 7. und ein 8. Perrongleis geplant, wofür aber eine andere Finanzierung vorgesehen ist. Insgesamt sollen damit zwischen Oerlikon und Winterthur über 600 Mio. Fr. investiert werden. Dennoch bleibt die Strecke zwischen Effretikon und der Kreuzung mit der Autobahn zweispurig und störungsanfällig. Die früher geplante direkte Neubaustrecke durch einen Brüttenertunnel dürfte aber damit endgültig gestrichen sein. Neu sollen die IC-Züge der Ost-West-Transversale über den Bahnhof Löwenstrasse geführt werden und damit Richtung Ostschweiz einige weitere Minuten gewinnen. Nicht gelöst wird mit ZEB das Kapazitätsproblem Richtung Zentralschweiz. Dafür ist der Zimmerberg-Basistunnel nötig, dessen Finanzierung aber trotz hoher Priorität im Kernangebot keinen Platz gefunden hat. Der Vorstand wird sich dafür einsetzen, dass der Zimmerberg-Basistunnel noch aufgenommen wird oder mindestens die allererste Stelle unter den Ergänzungsoptionen einnimmt.

Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene

Der Vorstand nahm von der Antwort des Regierungsrates auf eine Anfrage von Kantonsrat Peter Anderegg über die mögliche Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene Kenntnis. Diese Antwort ist sehr ernüchternd, aber auch etwas defensiv ausgefallen. So liegen nur etwa 90 Flüge des geltenden Flugplans oder 14 % aller Flüge nach europäischen Destinationen überhaupt innerhalb des zur Diskussion stehenden Radius von 700 km. Und weil die Bahn nur mit Reisezeiten bis rund 4 Stunden einen höheren Marktanteil gewinnen kann, ist eine gewisse Substitution von Flugreisen nur im Direktverkehr zu einigen nahen Metropolen realistisch. Weil aber eher wenig Anschlussreisende zu den Interkontinentalflügen ab diesen Drehkreuzen kaum die Bahn benützen würden, schätzt der Regierungsrat reduziert sich das Einsparpotenzial auf höchstens einen Drittel der täglichen Flüge nach den in Frage kommenden Destinationen. Das sind weniger als zehn Flüge pro Tag.

Veranstaltungen

Am 29. Juni 1982 wurde durch Fusion des Vereins pro Regionalverkehr Zürich und des Vereins Pro Zürichberglinie der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich gegründet. Der VöV wird damit 2007 25-jährig. Dieses Jubiläum soll am **Samstag, 30. Juni 2007** vormittags mit einem besonderen Anlass gefeiert werden.

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 01/07

Zukünftige Entwicklung Bahnprojekte (ZEB)

Noch im alten Jahr hat sich der Vorstand ausführlich über die Grundlagen für das Konzept zukünftige Entwicklung Bahnprojekte (ZEB) und die dafür in den nächsten 20 Jahren vorgesehenen Investitionen informieren lassen. Inzwischen ist die entsprechende Botschaft an die eidgenössischen Räte soweit bereinigt worden, dass sie bundesintern in die so genannte Aemterkonsultation gegeben werden konnte. Im kommenden Frühjahr wird dann die offizielle Vernehmlassung bei den Kantonen stattfinden, bei der sich auch interessierte Verbände und Organisationen nochmals äussern können. Wie zu erfahren war, sind zwischen Oerlikon und Winterthur im Kernprojekt einige Ausbaumassnahmen vorgesehen. Wie weit diese genügen, um die extremen Kapazitätsprobleme auf dieser Strecke beseitigen zu können, wird bei der Vernehmlassung genau zu prüfen sein. Nicht in diesem Kernprojekt enthalten ist hingegen der Basistunnel unter dem Zimmerberg, mit welchem auf der Verbindung Richtung Zentralschweiz und Gotthard nicht nur die längst dringende Sanierung erfolgen sondern auch eine erhebliche marktwirksame Angebotsverbesserung realisiert werden könnte. Es wird erhebliche Anstrengungen Zürichs und seiner Verbündeten bedürfen, um auch hier noch eine Korrektur zu erreichen.

Das Jubiläum nimmt Gestalt an

Am 30. Juni 2007 wird der 25. Geburtstag unseres aus der Fusion des Vereins pro Regionalverkehr Zürich und des Vereins Pro Zürichberglinie entstandenen Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich gefeiert. Das Jubiläumsfest wird als zweiteiliger Anlass in Zürich durchgeführt, an dem neben Grussbotschaften von Behördenseite interessante Vorträge über die Zukunft des Zürcher Verkehrsverbunds und über das Bauprogramm für die neue Durchmesserlinie, für die im Lauf dieses Jahres die Hauptarbeiten in Angriff genommen werden sollen, sowie über die Netzstudie 2025 der VBZ vorgesehen sind. Der Anlass beginnt um 9.15 Uhr und soll etwa um 13 Uhr seinen Abschluss finden. Es lohnt sich also, das Datum heute schon zu reservieren.

Terminkalender

Neben dem Vereinsjubiläum finden auch die üblichen Versammlungen statt. Die **Generalversammlung** ist dieses Jahr auf Dienstag, 3. April 2007, 18.30 Uhr, angesetzt, und die **Delegiertenversammlung** des IGöV-Schweiz ist am Samstag, 23. Juni 2007, voraussichtlich in Basel geplant. Eine weitere Informationsveranstaltung findet in diesem Jahr nicht statt.

VöV-ZH -- Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 02/07

Der Bahnhof Löwenstrasse wird gebaut

Am 21. Februar 2007 hat ein Artikel in der NZZ einige Unsicherheiten über den Bau der neuen Durchmesserlinie mit dem Bahnhof Löwenstrasse verursacht. Der Vorstand hat sich von den zuständigen Stellen über die tatsächlichen Verhältnisse informieren lassen und dabei festgestellt, dass im Artikel ungenaue und vor allem zu hohe Zahlen wiedergegeben wurden. Es müssen zwar im Rahmen kommender Kreditbeschlüsse auf Bundesebene (Leistungsvereinbarung SBB 2011-2013, ZEB, 2. Tranche Infrastrukturfonds, etc.) noch weitere Kredite freigegeben werden, einem Beginn der Hauptbauarbeiten im Lauf des Jahres 2007 steht aber nichts mehr im Weg. Von den insgesamt 1595 Mio. Franken sind 631 Mio. von den Zürcher Stimmberechtigten bereits 2001 bewilligt worden (590 Mio. plus Teuerung), 400 Mio. haben die eidg. Räte mit der 1. Tranche des Infrastrukturfonds bewilligt, und 100 Mio. haben die SBB bereits investiert. Es fehlen also noch 464 Mio. vom Bund, für die im Laufe der nächsten vier Jahre noch entsprechende Beschlüsse zu fassen sind. Auf der anderen Seite liegt die Plangenehmigung inzwischen rechtskräftig vor, so dass die Arbeiten ausgeschrieben werden konnten. Nicht in diesen Zahlen inbegriffen sind die 180 Mio. Franken für das 7. und 8. Gleis im Bahnhof Oerlikon, das zwar für den S-Bahn-Verkehr Richtung Unterland sehr wichtig ist, aber nie Bestandteil des Projekts Durchmesserlinie war. Dieses Projekt ist in verschiedenen Finanzierungskonzepten berücksichtigt. Beschlüsse sind aber noch keine gefallen. Es wird aber davon ausgegangen, dass auch dieser Ausbau bis zur Fertigstellung der Durchmesserlinie (2013) zu Verfügung steht. Das gleiche gilt auch für weitere Projekte, welche gegenwärtig von SBB und ZVV für eine 4. Teilergänzung zur S-Bahn vorbereitet werden. Die entsprechenden Kreditanträge sollen noch 2007 oder 2008 gestellt werden.

Das Jubiläum vom 30. Juni 2007

Der Vorstand hat das Programm für den 25. Geburtstag unseres, aus der Fusion des Vereins pro Regionalverkehr Zürich und des Vereins Pro Zürichberglinie entstandenen Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich, bereinigt. Das Jubiläumsfest wird am Samstag, 30. Juni 2007 als zweiteiliger Anlass im Info-Zentrum der SBB und im Tram-Museum in Zürich durchgeführt. An den beiden Orten werden Informationen über die Zukunft des ZVV, der Durchmesserlinie und der VBZ vermittelt und verschiedene Grussbotschaften überbracht. Der Anlass beginnt um 9.15 Uhr und soll etwa um 13 Uhr seinen Abschluss finden. Das detaillierte Programm wird den Mitgliedern rechtzeitig zugestellt.

Veranstaltungen

Neben dem Vereinsjubiläum finden auch die üblichen Versammlungen statt. Die **Generalversammlung** ist dieses Jahr auf Dienstag, 3. April 2007, 18.30 Uhr, angesetzt, und die **Delegiertenversammlung** des IGöV-Schweiz ist am Samstag, 23. Juni 2007, voraussichtlich in Basel geplant.

An der **ETH** sind zwei interessante Veranstaltungen programmiert. Am Donnerstag, 28. Juni 2007 findet eine internationale und öffentliche Tagung mit Beiträgen aus Technik, Geschichte, Verkehrswissenschaft, Soziologie, Oekonomie und Politik statt mit dem Titel "Mit Tempo in die Zukunft? Die Geschwindigkeit der Eisenbahn". Einen weiteren Kongress planen ETH, IVT und VBZ für den 8. und 9. November 2007. Unter dem Titel "Stadt und Verkehr – nächste Haltestelle: Zukunft" sind Schwerpunkte über Verkehr, Planung und Stadt vorgesehen.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 03/07

Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)

Der Vorstand hat sich in einer ersten Aussprache mit den Unterlagen für die am 16. April 2007 eröffnete offizielle Vernehmlassung des Bundes zu einer Vorlage über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) befasst. Der Entwurf zu einem neuen Bundesgesetz listet nicht weniger als 29 Einzelmassnahmen auf, mit denen das Konzept Bahn 2000 weiter entwickelt und auf den NEAT-Strecken einige Leistungssteigerungen erzielt werden sollen. In einem besonderen Artikel wird ausserdem eine neue Vorlage angekündigt, mit welcher der Bundesrat bis spätestens 2016 darlegen muss, ob und wie er mit allenfalls noch nicht verpflichteten Mitteln des FinöV-Fonds in der ZEB-Vorlage nicht enthaltene Projekte, wie den Zimmerberg-Basistunnel und den Wisenbergtunnel, realisieren will. Mit der Änderung bestehender Gesetze sollen diese beiden Projekte sowie der Brüttenertunnel ausserdem aus den bisherigen Infrastrukturprogrammen (Bahn 2000, beziehungsweise NEAT) gestrichen werden. Als positiv ist zu vermerken, dass mit der Aufnahme des Fernverkehrsanteils an der neuen Durchmesserlinie ein weiterer wesentlicher Finanzierungsteil dieses für Zürich zentralen Projekts gesichert ist. Der höchst dringliche Ausbau zwischen Zürich und Winterthur beschränkt sich dagegen auf einzelne Teilstücke, welche zwar die empfindlichsten Engpässe beseitigen, gleichzeitig aber eine langfristig tragbare Lösung negativ präjudiziert. Die Verbindung zwischen Zürich und Zug, welche die Kapazitätsgrenze ebenfalls bereits erreicht hat, wird sogar auf unbestimmte Zeit verschoben. Der Vorstand wird die umfangreichen Unterlagen durch einen Ausschuss beurteilen und eine eigene Vernehmlassung einreichen.

Abstimmung Tram Züri-West

Die bevorstehenden Abstimmungen über die neue Zürcher Tramlinie zwischen dem Escher-Wyss-Platz und dem Bahnhof Altstetten (Tram Züri-West) betreffen eine wichtige Ergänzung des öffentlichen Verkehrsnetzes in Zürich. Sie werden von einer finanzkräftigen Opposition aus Immobilienbesitzern und Strassengegnern heftig bekämpft. Der VöV unterstützt die Vorlage und wird sich darum in den Unterstützungskomitees der städtischen (17.6.07), wie der kantonalen Abstimmung (25.11.07), engagieren. Beim Tram Zürich-West, das auch Bestandteil des langfristigen Entwicklungskonzepts der VBZ ist, geht es um die leistungsfähige Erschliessung eines im Umbruch befindlichen Gebiets mit mehreren tausend künftigen Arbeitsplätzen. Das Projekt ist mit dem notwendigen Umbau von Strassen im gleichen Gebiet koordiniert und ist die Voraussetzung dafür, dass das schnell wachsende Gebiet nicht im strassenseitigen Pendlerverkehr erstickt. Mit dem Anschluss an den Bahnhof Altstetten wird das ganze Industriequartier mit dem S-Bahn-System im Limmattal verbunden. Weil es sich um ein dringendes Erschliessungsprojekt handelt, ist der Bund bereit, die Hälfte der Kosten aus dem neuen Infrastrukturfonds zu übernehmen, welche die eidgenössischen Räte im letzten Herbst beschlossen haben. Nachdem die Parlamente von Stadt und Kanton der Vorlage bereits mit überwältigenden Mehrheiten zugestimmt haben, liegt es nun an den Stimmberechtigten, dem öffentlichen Verkehr auch im Westen der Stadt Zürich zum Durchbruch zu verhelfen.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 04/07

Der Zimmerberg-Basistunnel bleibt unverzichtbar

Am 9. August hat das Bundesamt für Verkehr über das Resultat der Vernehmlassung zum Projekt Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB) und die geplante Vorlage informiert. Positiv an dieser Information war, dass die zusätzliche Milliarde, welche zur Abdeckung noch vorhandener Risiken bei der NEAT benötigt wird, durch Aufstockung des Gesamtvolumens des FinöV-Fonds auf 31,5 Mrd. gewonnen werden soll. Damit muss der Umfang von ZEB von 5,2 Mrd. Franken nicht nochmals gekürzt werden. Negativ ist, dass damit das Grundangebot von ZEB auf dieser Höhe fixiert und nicht ausgeweitet wird. Dies bedeutet, dass zwar die Reisezeit zwischen Genf und St. Gallen um eine weitere halbe Stunde auf 3 ½ Stunden gekürzt und im Mittelland die Kapazität zwischen Olten und dem Heitersbergtunnel dank einer durchgehenden Vierspur erhöht werden kann. Die aktuellen gravierenden Engpässe in den grossen Agglomerationen bleiben aber nach wie vor bestehen. Im Raum Zürich sind dies insbesondere die Strecken Flughafen – Winterthur und Zürich – Zug. An beiden Orten verlangt die Nachfrage dringend nach zusätzlichen Zügen, welche aus Kapazitätsgründen nicht geführt werden können. Während Richtung Winterthur unter verschiedenen Titeln und aus verschiedenen Kassen über 600 Mio. Fr. investiert werden sollen und damit wenigstens die Verspätungsanfälligkeit etwas gemildert werden kann, ist zwischen Zürich und Zug ausser einer sehr teuren und möglicherweise nicht einmal realisierbaren Entflechtung vor Thalwil gar nichts vorgesehen. Im Gegenteil: Der bereits beschlossene und baulich vorbereitete Zimmerberg-Basistunnel soll sogar aus dem Alpentransitbeschluss und dem gültigen NEAT-Gesamtkredit gestrichen werden. Der Vorstand hat mit Verärgerung von dieser Situation Kenntnis genommen und wird sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln für die rasche Verwirklichung des Zimmerberg-Basistunnels einsetzen. Wenn das unbeschränkt wachsende Verkehrsvolumen im Metropolangebiet Zürich vom öffentlichen Verkehr übernommen werden soll, ist auch zwischen Zürich und Zug zwingend ein attraktives und leistungsfähiges Angebot nötig. Während durch einen Ausbau der bestehenden Linie – wenn überhaupt – nur die Kapazität, nicht aber die Attraktivität verbessert werden könnte, ermöglicht der Zimmerberg-Basistunnel eine konkurrenzlose Reisezeit von 17 Minuten, mit der auch ein attraktiver Viertelstundentakt nach kurzer Zeit ausgelastet werden kann. Dazu bringt er auch die nötige Beschleunigung, um auf der Gotthard-Basislinie bessere Verbindungen und Anschlüsse zu realisieren. Für einen öffentlichen Verkehr Richtung Zentralschweiz, der diesen Namen verdient, ist der Zimmerberg-Basistunnel unverzichtbar.

Abstimmung Tram Züri-West

Mit Genugtuung nahm der Vorstand vom erfreulichen Resultat der städtischen Abstimmung über das Tram Zürich West Kenntnis. Damit ist eine weitere Hürde genommen, aber am 25. November 2007 ist nun noch die Referendumsabstimmung zum gleichen Thema im Kanton zu gewinnen. Der Vorstand ist überzeugt, dass die

neue Linie durch das sich rasch entwickelnde Gebiet zum Bahnhof Altstetten eine wichtige Aufgabe zu erfüllen hat. Da vor allem die Stimmberechtigten auf der Landschaft mit den Verhältnissen im Westen von Zürich wenig vertraut sind, wird sich der Vorstand aktiv in die Informationskampagne einschalten. Er hat dafür auch einen entsprechenden Kredit bewilligt. Das Projekt ist mit den in diesem Gebiet ebenfalls nötigen Strassenbauten koordiniert und bereits von den zuständigen Instanzen bewilligt. Neben dem Anschluss an das S-Bahn-System im Limmattal bringt die neue Linie für die künftigen Arbeitskräfte und Bewohner dieses Gebiets auch eine direkte Verbindung ins Stadtzentrum. Sie gewährleistet eine optimale Erschliessung und wird als Projekt des Agglomerationsverkehrs auch aus dem Infrastrukturfonds des Bundes unterstützt. Dank dieser Unterstützung wird der notwendige Kreditbetrag schliesslich gegenüber der Abstimmungsvorlage noch um die Hälfte gekürzt. Die ausgereifte Vorlage verdient auch im Kanton eine überzeugende Annahme.

Eine gelungene Jubiläumsfeier

Die Jubiläumsveranstaltung am 30. Juni 2007 war ein würdiges Fest, an dem sich gut 100 Gäste beteiligten. Frau Regierungspräsidentin Rita Fuhrer, ZVV-Direktor Franz Kagerbauer und Roland Kobel (Gesamtleiter Durchmesserlinie) hielten ihre interessanten Referate während des ersten Teils im Ausstellungsraum des HB-Zürich. Danach führte uns eine Cobra zum Trammuseum Burgwies wo uns die VBZ-Steelband empfing. Nach weiteren Vorträgen von Armin Huber (VBZ-Netzstudie 2025) und Grussbotschaften von Fritz Scheurer (IGöV Schweiz) und Stadtrat Andres Türler fand der Anlass seinen Abschluss bei einem reichhaltigen Apéro und einer Führung durch das erst kürzlich eröffnete Trammuseum.

Die Jubiläumsbroschüre weiter verbreiten

Die eigens erstellte Jubiläumsbroschüre stiess auf grosses Interesse – diese soll jetzt, im Anschluss an die Feier, möglichst breit gestreut werden. Einerseits als interessanter Lesestoff für die Mitglieder, aber auch als Werbemittel für neue Interessenten. Helfen Sie bei dieser Gelegenheit mit, weitere Interessenten anzusprechen und für eine Mitgliedschaft in unserem Verein zu gewinnen – vielen Dank. Bei Bedarf schicken wir Ihnen gerne weitere Exemplare der Jubiläumsbroschüre zu.

Die Festreden und Bilder sind auf unserer Homepage voev-zh.ch zu finden. Mit einem link finden Sie dort auch einen schnellen Zugang zu den aktuellen VBZ-Informationen zum Projekt Tram Zürich West.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 01/08

Tram Zürich West

Mit Genugtuung nahm der Vorstand vom ausgezeichneten Abstimmungsresultat vom 25. November 2007 Kenntnis. 70 % der Stimmenden im Kanton Zürich haben dem Kredit von 90 Millionen Franken für den kantonalen Anteil am Bau der neuen Tramlinie in Zürich West zugestimmt. Dies zeigt, dass Vorlagen für gute Projekte des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich nach wie vor die Zustimmung der Stimmberechtigten finden werden. Dies stimmt auch für kommende Vorlagen wie die 4. Teilergänzung der S-Bahn und die Stadtbahn Limmattal zuversichtlich.

Zukünftige Bahninfrastruktur ohne Beseitigung wichtiger Engpässe

Am 17. Oktober 2007 hat der Bundesrat die Botschaft zur Gesamtschau FinöV verabschiedet und den eidgenössischen Räten zugeleitet. Damit kommt die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), mit der sich der Vorstand schon mehrfach befasst hat, in die entscheidende Phase. Die Vorlage hält sich konsequent an die Weiterentwicklung von Bahn 2000 und richtet alles darauf aus, die Gesamtreisezeit zwischen St. Gallen und Genf weiter zu kürzen, die Zeitgleichheit der beiden West-Ost-Achsen über Bern und Biel aufrecht zu erhalten und das Knotensystem weiter zu vervollkommen. Diesem schönen Ziel sind aber alle jene Grossprojekte zum Opfer gefallen, welche die grossen Kapazitätsprobleme auf den stark belasteten Hauptachsen hätten beseitigen können. Trotz dem Aufwand von 5,2 Mrd. Franken werden im Dreieck Zürich – Bern – Basel, wo die Züge trotz Doppelstockwagen und maximaler Zuglänge schon heute überfüllt sind, keine systematischen Verdichtungen möglich sein, weil weder die Heitersbergachse noch die Juraquerung entsprechend ausgebaut werden.

Ähnliches gilt für Zürich – Winterthur und für Zürich – Zug. Richtung Innerschweiz soll nicht nur nicht ausgebaut, sondern ein beschlossenes Projekt wie der Zimmerberg-Basistunnel sogar aus den bisherigen Beschlüssen gestrichen werden. Der Vorstand ist über diese Situation sehr besorgt, noch mehr aber über die verschiedenen politischen Bestrebungen, das vorgesehene Paket noch mit regionalen Projekten im Umfang von mehr als 3 Mrd. Franken zu ergänzen, ohne dass damit auch nur eines der grossen Probleme gelöst würde. Der VöV-ZH macht darum die Mitglieder der zuständigen parlamentarischen Kommission auf diese Problematik aufmerksam und stellt folgende Forderungen: Keines der wichtigen Grossprojekte wie Zimmerberg-Basistunnel, Juraquerung und Flughafen – Winterthur darf aus den geltenden Beschlüssen gestrichen werden. Auf alle Zusatzwünsche zum ZEB-Kernangebot ist zu verzichten. Und der Zimmerbergtunnel darf nicht aus dem NEAT-Gesamtkredit herausgenommen werden. Die geplante Anschluss-Finanzierungsvorlage muss in erster Priorität die Kapazitätserhöhungen auf den Hauptachsen Zürich – Winterthur, Zürich – Zug und Zürich – Aarau sowie auf der Juraquerung enthalten.

IGöV-Delegiertenversammlung in Zürich

Die diesjährige Delegiertenversammlung der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV) ist in Zürich vorgesehen und zwar am Samstag, 24. Mai 2008. Die Versammlung mit einem Referat über Sicherheitsfragen findet in Zürich West statt, und am Nachmittag wird die Baustelle der Stadtbahn-Linie zum Flughafen besichtigt.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 02/08

Generalversammlung am 13. Mai 2008

Die diesjährige Generalversammlung wurde auf Dienstag, 13. Mai 2008, 18.00 Uhr, festgesetzt. Sie findet im Vortragssaal des Elektrizitätswerks der Stadt Zürich (EWZ) am Beatenplatz 2 in Zürich, also in nächster Nähe des Hauptbahnhofs, statt. Nach den statutarischen Geschäften, welche kaum grosse Wellen werfen dürften, steht der weitere Ausbau der Zürcher S-Bahn im Mittelpunkt der Versammlung. Dominik Brühwiler, Leiter Verkehrsplanung beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), wird die **4. Teilergänzung** vorstellen. Diese soll vor allem dazu dienen, die Vorteile des neuen Durchgangsbahnhofs für die S-Bahn zu nutzen. In bisher schlecht bedienten Regionen und dort, wo die bestehenden Linien überlastet sind, werden neue S-Bahn-Linien geplant. Dafür sind aber auf verschiedenen Achsen einige Investitionen erforderlich, wofür dem Kantonsrat noch ein grösserer Kredit beantragt werden soll. Das Referat verspricht also viele interessante Informationen über all das, was in den nächsten Jahren bei der Zürcher S-Bahn geschehen wird.

Herbstexkursion zur Flughafenlinie der Stadtbahn Glattal

Eine besonders interessante Veranstaltung sieht der Vorstand für **Samstag, 29. November 2008**, vor. Zwei Wochen vor der Betriebsaufnahme der zweiten Etappe der Stadtbahn Glattal, welche ab 14. Dezember 2008 als Verlängerung der VBZ-Linie 10 von Oerlikon zum Flughafen führen wird, können die eindrucklichen Bauten dieser Strecke besichtigt werden. Dr. Andreas Flury, Direktor der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG), wird das Projekt der Glattalbahn als Ganzes und die öV-Drehscheibe Balsberg vorstellen und in einer Führung vor Ort die neuen Kunstbauten wie den grossen Viadukt, den Margarethentunnel und den umgestalteten Bahnhof Glattbrugg zeigen. Dabei geht es teilweise um Anlagen, die man später nur noch aus dem fahrenden Stadtbahnwagen heraus anschauen kann. Es lohnt sich also, das Datum dieser Exkursion schon heute zu reservieren. Nähere Angaben folgen zu gegebener Zeit mit der Einladung.

Politische Geschäfte

Die Botschaft über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), mit der sich der Vorstand schon verschiedentlich beschäftigt hat, wird gegenwärtig von der Verkehrskommission des Ständerates beraten. Dabei wurde der Brief des VöV-ZH zwar zur Kenntnis genommen, dem Vernehmen nach aber höchstens marginal berücksichtigt. Je nach den Beschlüssen des Ständerates, welche in der Junisession zu erwarten sind, wird der Vorstand versuchen, sich vor der Beratung im Nationalrat nochmals in die Meinungsbildung einzuschalten.

Im Zürcher Kantonsrat wird in den nächsten Wochen die Volksinitiative für eine Verlängerung der Zürcher Trams zum Zoo-Eingang behandelt. Der Vorstand hat zur Kenntnis genommen, dass die vorberatende Kommission Ablehnung beantragt, weil sie das Verhältnis zwischen den hohen Kosten und dem beschränkten Nutzen als ungenügend betrachtet. Auch der Vorstand ist der Meinung, dass diese Mittel an anderen Orten wirkungsvoller eingesetzt werden können.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 03/08

Schweizerische Bahninfrastruktur

Der Vorstand liess sich über den aktuellen Stand der Beratungen über die „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)“ informieren. Nachdem der Ständerat die Vorlage bereits in der Junisession behandelt hat, liegt sie nun bei der Verkehrskommission des Nationalrates. Dabei zeigte sich an einer ersten Sitzung, dass das vom Bundesrat beantragte Investitionsprogramm im Umfang von 5,2 Mrd. Franken Zustimmung finden wird. Ergänzungswünsche haben aber keine Chance. Umso wichtiger ist der im Gesetz vorgesehene Auftrag an den Bundesrat, bis 2010 eine Vorlage über den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur zu unterbreiten (Art. 10 des ZEB-Gesetzes). Gemäss der Fassung des Ständerates sollen dabei alle zurückgestellten Optionen sowie die noch nicht realisierten Objekte des Bahn 2000-Beschlusses und des Alpentransit-Beschlusses geprüft werden. Für Zürich sind dabei der Brüttenertunnel, der Zimmerberg-Basistunnel und der zweite Heitersbergtunnel von besonderer Bedeutung. Priorität sollen dabei Projekte haben, die in einer Volksabstimmung gutgeheissen wurden oder gesamthaft vordringlich sind. Der Vorstand unterstützt diesen Artikel und besonders auch dessen fünften Absatz, welcher verlangt, dass die Vorlage zur Finanzierung dieser Massnahmen eine Zuführung zusätzlicher Mittel in den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) vorsehen soll. Ohne diese zusätzlichen Mittel könnte vor 2030 kein einziges der dringend nötigen Projekte verwirklicht werden.

Volksinitiative „Schienen für Zürich“

Im Kanton Zürich werden gegenwärtig Unterschriften gesammelt für eine Volksinitiative, welche einen Staatsbeitrag von 520 Mio. Franken an die SBB für den Ausbau der Bahnstrecke Hürlistein (Effretikon) – Winterthur auf vier Spuren fordert. Der Vorstand anerkennt das grosse Kapazitätsproblem auf dieser Achse. Er betrachtet aber den aufwendigen Ausbau der kurvenreichen Strecke durch das Wohngebiet von Effretikon als die falsche Lösung. Aus verschiedenen Finanzierungsquellen werden bis 2018 zwischen Oerlikon und Winterthur rund 600 Millionen Franken investiert, womit das Angebot der 4. Teilergänzung zur S-Bahn und eine optimale Nutzung der neuen Durchmesserlinie in Zürich ermöglicht werden. Darüber hinaus wird als Uebergangslösung mit Investitionen in die Zugssicherung noch eine beschränkte zusätzliche Verbesserung möglich sein. Bis etwa 2025 oder 2030 sollte aber eine langfristig tragfähige Lösung zur Verfügung stehen, mit welcher der Personenfernverkehr und der Güterverkehr weitgehend vom S-Bahn-Verkehr getrennt wird und das Siedlungsgebiet von Effretikon weniger belastet. Dieses Ziel sollte im Rahmen von ZEB 2 erreicht werden und muss darum sofort und zielstrebig an die Hand genommen werden. In dieser Situation macht es wenig Sinn, mit einem Schnellschuss 500 Millionen für eine halbe Lösung aufzuwenden.

Toiletten in der S-Bahn

Der Vorstand nahm von der Antwort des Regierungsrates auf eine Anfrage zur ungenügenden Zahl von Toiletten auf den Stationen und in den S-Bahn-Zügen Kenntnis. Darin wird bezüglich der Stationen auf die Möglichkeiten der Gemeinden hingewiesen. In den Zügen liegt eines der Probleme beim unverhältnismässigen Platzbedarf der behindertengerechten Anlagen, wie sie vom Gesetz gefordert sind. Der Vorstand stösst sich vor allem an der Tatsache, dass an vielen kleinen Stationen die Toiletten geschlossen und gleichzeitig auch in den Zügen deren Zahl reduziert wird. Er nahm aber auch positiv davon Kenntnis, dass es in den eben bestellten 150 m langen neuen Doppelstockzügen zwei WCs haben wird, wovon eines behindertengerecht ist. Er verzichtet auf eigene Aktionen in dieser Sache.

Tram Dübendorf

Der Vorstand stellt fest, dass in Dübendorf, wo bereits städtische Verhältnisse herrschen, ein grosser Bauboom eingesetzt hat. Das heutige Bussystem dürfte darum schon bald, spätestens aber bei einer allfälligen Neunutzung des Flugplatzareals an seine Grenzen stossen. Die Möglichkeiten einer Trammerschliessung sollten darum rechtzeitig geprüft werden. An einer nächsten Sitzung wird sich der Vorstand intensiver mit dieser Situation befassen.

Herbstexkursion zur Flughafenlinie der Stadtbahn Glattal

Die diesjährige Herbstexkursion findet am Samstag, 29. November 2008, statt. Sie führt zur Stadtbahn Glattal, wo zwei Wochen vor der Betriebsaufnahme der zweiten Etappe, welche ab 14. Dezember 2008 als Verlängerung der VBZ-Linie 10 von Oerlikon zum Flughafen führen wird, die eindrücklichen Bauten dieser Strecke besichtigt werden. Dr. Andreas Flury, Direktor der Verkehrsbetriebe Glattal (VBG), wird das Projekt der Glattalbahn als Ganzes und die öV-Drehscheibe Balsberg vorstellen und in einer Führung vor Ort die neuen Kunstbauten zeigen. Dabei geht es teilweise um Anlagen, die man später nur noch aus dem fahrenden Stadtbahnwagen heraus anschauen kann. Nähere Angaben folgen zu gegebener Zeit mit der Einladung.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 04/08

Schweizerische Bahninfrastruktur

Der Vorstand nahm davon Kenntnis, dass die Verkehrskommission des Nationalrates ihre Beratungen über die „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)“ abgeschlossen hat. Damit kann diese nun am 15. Dezember auch im Nationalrat behandelt werden. Da die Mehrheitsbeschlüsse der Kommission nur wenig von den Beschlüssen des Ständerates abweichen, darf mit einer Differenzbereinigung und Verabschiedung in der Märzsession gerechnet werden. Dies bedeutet dann grünes Licht für ein Investitionsprogramm im Umfang von 5,4 Mrd. Franken, welches etwa ab 2015 aus Mitteln des Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV) realisiert werden kann. Umstritten ist im Gesetz der vorgesehene Auftrag an den Bundesrat, bis 2010 eine Vorlage über den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur zu unterbreiten (Art. 10 des ZEB-Gesetzes), zu dem verschiedene Minderheitsanträge vorliegen. Da verschiedene für den Raum Zürich zentrale Projekte wie der Brüttenertunnel, der Zimmerberg-Basistunnel und der zweite Heitersbergtunnel in ZEB noch nicht enthalten sind, kommt dieser Nachfolgebotschaft (ZEB 2) und der entsprechenden Finanzierung besondere Bedeutung zu.

Tramverlängerung zum Zoo

Ein weiteres Mal hat sich der Vorstand mit der Volksinitiative für eine Tramverlängerung zum Zoo befasst, die am 30. November zur Abstimmung kommt. Dabei bestehen erhebliche Zweifel am Nutzen einer solchen Investition, werden doch im Zoo selber viel grössere Wege zurückgelegt als die 300 Meter zwischen Tramstation und Zoo-Eingang. Da die Wege von den Parkplätzen zum Eingang teilweise mindestens so lang sind, kann dies nicht das bestimmende Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels sein. Wenn schon, ist das Umsteigen unterwegs viel einschneidender als der kurze Fussweg am Schluss. Wichtiger als der Glaubenskrieg um die Bedeutung des Fusswegs ist aber die unbestrittene Tatsache, dass die Gelder, welche für dieses Projekt eingesetzt werden sollen, dringender für viele andere Projekte des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich benötigt werden. Der Präsident wird sich darum im Abstimmungskomitee gegen diese Initiative einsetzen.

SBB-Fahrplan 2009

Der Vorstand nahm von der Antwort der SBB zu den Änderungsbegehren der kantonalen Fahrplankonferenz zum Entwurf des Fahrplans 2009 Kenntnis. Von den 30 Begehren wurde kein einziges berücksichtigt, wobei neben gewissen Marktüberlegungen vor allem die fehlende Trassenverfügbarkeit als Grund angegeben wurde. Dies zeigt mit aller Deutlichkeit, wie nötig die Streckenausbauten von ZEB und ZEB 2 sind.

Ein Tramsystem auf Pneurädern

Mit Interesse nahm der Vorstand von der Vorstellung eines in Frankreich entwickelten Systems eines Trams auf Pneurädern mit Spurführung in der Mitte Kenntnis. Das System „Translohr“ ist vor allem für grössere Steigungen (bis 13 %) interessant und steht bisher in vier europäischen Städten in Betrieb. In der Schweiz interessiert sich Lausanne für das Projekt der M3 dafür. Weitere Informationen dazu sind unter www.lohr.fr zu finden.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 01/09

Volksinitiative „S-Bahn für Alle“

Der Vorstand nahm davon Kenntnis, dass der Kantonsrat am 5. Januar die Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für Alle; Für eine halbstündliche Bedienung aller S-Bahnstrecken des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) im Kanton Zürich“ mit 49:119 Stimmen abgelehnt hat. Sie wird am 17. Mai 2009 zur Abstimmung kommen, wenn sie nicht bis zum 11. März von den Initianten zurückgezogen wird. Der Vorstand lehnt diese Initiative ebenfalls ab, nachdem der Kantonsrat in der gleichen Sitzung einer Änderung der Angebotsverordnung zugestimmt hat, welche der Initiative weitgehend entgegen kommt. Diese Verordnung sieht die halbstündliche Bedienung ebenfalls vor, plant aber für die Umsetzung etwas mehr Zeit als die von der Initiative geforderten drei Jahre. Hauptgrund dafür sind betriebliche Bedingungen im Bahnhof Winterthur. Nach der Fertigstellung der Zürcher Durchmesserlinie und einiger im ZEB-Projekt des Bundes vorgesehener Ausbauten zwischen Oerlikon und Winterthur sind die Voraussetzungen erfüllt, um zusammen mit den Investitionen der 4. Teilergänzung zur S-Bahn auch im Tösstal und nach Stammheim einen wirklichen Halbstundentakt mit guten Anschlüssen realisieren zu können. Wollte man im Tösstal schon früher einen durchgehenden zweiten Zug pro Stunde führen, wäre dies trotz erheblicher später nicht mehr benötigter Investitionen nur in einem sehr unattraktiven Hinketakt möglich. Der Vorstand unterstützt die bessere Lösung, auch wenn sie etwas mehr Zeit benötigt.

Nationale Bahninfrastruktur

Mit einiger Befriedigung nahm der Vorstand zur Kenntnis, dass die Behandlung der Vorlage „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)“ in den eidgenössischen Räten gut vorankommt. Nachdem nur noch wenige Differenzen zwischen Ständerat und Nationalrat bestehen, kann davon ausgegangen werden, dass das Geschäft in der Märzsession verabschiedet werden kann. Auch wenn in diesem Investitionsprogramm längst nicht alle für den Bahnverkehr im Raum Zürich wichtigen Projekte enthalten sind, wird damit doch die Grundlage geschaffen, um zusammen mit der im Kanton Zürich zu beschliessenden 4. Teilergänzung zur S-Bahn einige wesentliche Angebots- und Kapazitätsverbesserungen zu verwirklichen, darunter auch verschiedene noch fehlende Halbstundenangebote.

Der öV in der Agglomeration

Eine längere Aussprache diene der Zukunft des öffentlichen Verkehrs in den stadtnahen Regionen. Wenn einer flächendeckenden Zersiedlung ländlicher Gebiete entgegengewirkt werden soll, ist eine verstärkte Konzentration in den Agglomerationen erforderlich. Neben gezielten raumplanerischen Massnahmen ist dafür auch eine Aufwertung des öffentlichen Verkehrs in diesen Räumen nötig. Mit forcierten Investitionen im Agglomerationsbereich könnten dort die Vernetzungen gefördert und allenfalls weitere Stadtbahnnetze realisiert werden. Der Vorstand wird sich diesen Fragen weiter annehmen.

Generalversammlung 2009

Die diesjährige Generalversammlung des Vereins zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV-ZH) findet am **Dienstag, 12. Mai 2009, um 18.30 Uhr in Winterthur** statt.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 02/09

Mehr öffentlicher Verkehr in den Agglomerationen

In einer intensiven Aussprache befasste sich der Vorstand mit der Stossrichtung für den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich. Während der nächste Investitionsschritt mit der 4. Teilergänzung zur S-Bahn vor allem der dringenden Kapazitätserhöhung auf den Hauptlinien und der Ermöglichung des Halbstundentakts auf allen S-Bahnlinien dienen wird, soll der darüber hinausgehende weitere Ausbau schwergewichtig in den Agglomerationsgebieten erfolgen. Damit soll einerseits das raumplanerische Anliegen der Vermeidung einer weiteren Zersiedlung und der Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet unterstützt werden. Andererseits soll auch in den dicht besiedelten Räumen rund um die Kernstädte Zürich und Winterthur mit grenzüberschreitenden Stadt- und Strassenbahnen ein öffentlicher Verkehr angeboten werden, welcher geeignet ist, den Modal Split zu verbessern und damit in den betroffenen Gebieten unter anderem auch die Lebensqualität weiter zu erhöhen. Dies bedeutet keinen Angebotsstopp in ländlichen Räumen, wo in vielen Dörfern noch ein grosser Nachholbedarf bei der Grunderschliessung besteht. Die Leistungen der Busangebote sollen entsprechend den Bedürfnissen und der Angebotsverordnung weiter ausgebaut werden. Die Mittel für den Ausbau der Infrastruktur sollen hingegen vermehrt in den Agglomerationen konzentriert und für die Schaffung grenzüberschreitender Verbindungen zwischen der Stadt und ihrer Nachbarschaft und zwischen den Agglomerationsgemeinden unter sich eingesetzt werden. Der Vorstand wird diese Frage an der Generalversammlung thematisieren und über die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV) auch auf nationaler Ebene einbringen. Für die Umsetzung auf kantonaler Ebene sollen mit dem ZVV entsprechende Gespräche geführt werden.

Volksabstimmung vom 17. Mai 2009

Am 17. Mai kommt die Volksinitiative „Halbstündliche S-Bahn für alle“ zur Abstimmung, nachdem diese von den Initianten trotz einem fast gleichwertigen Gegenvorschlag nicht zurückgezogen worden ist. Mit dem Gegenvorschlag wurde die Angebotsverordnung in dem Sinn geändert, dass nach Fertigstellung der neuen Durchmesserlinie und dem Abschluss der soeben von den eidgenössischen Räten beschlossenen Ausbauten zwischen Flughafen und Winterthur der Halbstundentakt auf allen Bahnlinien im Kanton Zürich mit wenigen Ausnahmen angeboten werden soll. Die Ausnahmen betreffen die Station Zweidlen, das obere Sihltal und die Dampfbahnstrecke Bauma – Hinwil. Damit wird die Forderung der Initiative materiell fast zu hundert Prozent erfüllt. Nicht erfüllt ist hingegen die zeitliche Forderung, dass diese Massnahmen innert drei Jahren realisiert werden müssen. Diese Frist ist unrealistisch, weil die heutigen Randbedingungen im Umkreis von Winterthur einen attraktiven Halbstundentakt im Tösstal und nach Stammheim nur erlauben würden, wenn gleichzeitig bestehende Angebote in diesem Gebiet markant verschlechtert würden. Die als Sofortlösung für das Tösstal propagierte Weiterführung des zwischen Winterthur und Bauma bestehenden zweiten Zuges würde trotz notwendiger und nachher nicht mehr benötigter baulicher Massnahmen höchstens einen unattraktiven 15-45-Minuten-Hinketakt ermöglichen, was den Aufwand nicht wert ist. Der Vorstand lehnt die Initiative ab. Er unterstützt die bessere Lösung, auch wenn sie etwas mehr Zeit erfordert. Um diese zu gewährleisten, setzt er sich für eine rasche Realisierung der 4. Teilergänzung und eine Beschleunigung der vom Bund beschlossenen Massnahmen zwischen Flughafen und Winterthur ein.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 03/09

Ergänzung des Vorstands

An seiner letzten Sitzung konnte der Vorstand die beiden an der Generalversammlung gewählten neuen Mitglieder Nationalrat Urs Hany und Dominik Brühwiler, Leiter Verkehrsplanung beim ZVV, erstmals in seiner Mitte begrüßen. Dies bedeutet für ihn eine deutliche Verbesserung seiner Beziehungen zu den eidgenössischen Räten und zum Zürcher Verkehrsverbund, was nicht zuletzt in einem zuverlässigen Informationsfluss zum Ausdruck kommt.

Volksinitiative „Schienen für Zürich“

Am 23. Oktober 2008 hat der VCS seine Volksinitiative „Schienen für Zürich“ eingereicht, mit welcher ein Rahmenkredit von 520 Millionen Franken für den Ausbau des Bahnkorridors Zürich – Winterthur zwischen Hülstein (Effretikon) und Winterthur auf durchgehend vier Gleise verlangt wird. Diese Volksinitiative, welche der Regierungsrat zur Ablehnung empfiehlt, liegt zur Zeit bei der Verkehrskommission des Kantonsrates (KEVU) zur Beratung. Um sich ein möglichst umfassendes Bild über die Situation und die politischen, verkehrlichen und finanziellen Zusammenhänge zu machen, liess sich der Vorstand sowohl von den Initianten wie auch vom Vertreter des ZVV über ihre Sicht informieren.

Während die Initiative einen Ausbau der bestehenden Strecke verlangt, unterstützt der Regierungsrat eine kürzere Neubaustrecke unter der Anhöhe von Brütten (Brüttenertunnel), wie sie auch als erste Priorität von drei Lösungsvarianten im kantonalen Richtplan eingetragen ist. Unbestritten ist die Notwendigkeit eines weiteren Ausbaus dieses gravierenden Engpasses im Verkehr zwischen Zürich und der Ostschweiz, obwohl bereits in den nächsten neun Jahren auf dieser Strecke von Bund und Kanton insgesamt 572 Mio. Franken investiert werden, um das für 2018 vorgesehene verbesserte Zugangebot verwirklichen zu können.

Es geht also um eine Investition in den Jahren nach 2020, weil auch die von den Initianten bis 2015 geforderte Investition nicht gleichzeitig mit den bereits beschlossenen Arbeiten ausgeführt werden kann. Auch die Streckenkapazität ist bei beiden Lösungen etwa gleich. Unterschiedlich sind die Reisezeit (ab Bassersdorf durch den Brüttenertunnel knapp 3 Minuten weniger), die Streckenlänge (Brüttenertunnel 3,6 km weniger), die Kosten (Brüttener ab Bassersdorf 550 Mio., ab Dietlikon 700 Mio. mehr) und die Lärmbelastung im Siedlungsgebiet von Effretikon mit einer Zunahme der täglichen Zugzahl von heute 612 um 216 beim Ausbau der Stammlinie und einer Abnahme um 180 Züge beim Brüttenertunnel beziehungsweise sogar um 324, wenn die neue Linie in Dietlikon angeschlossen wird. Während die Initianten davon ausgehen, dass ohne den geforderten Staatsbeitrag gar nichts geht, verweist der Regierungsrat darauf, dass der Ausbau dieser nationalen Hauptachse Sache des Bundes ist, welcher dazu im Rahmen des Konzepts Bahn 2030 bis Ende 2010 Antrag stellen muss. Vor diesem Hintergrund betrachtet es der Regierungsrat als falsches Signal, wenn der Kanton Zürich im Voraus für diesen Ausbau eine Halbe Milliarde offeriert, wodurch dann entsprechend mehr Mittel für Projekte in anderen Landesteilen zur Verfügung stehen würden.

Der Vorstand hat von diesen Informationen Kenntnis genommen, wird aber erst später dazu Stellung nehmen, wenn über die Vorstellungen des Bundes zu Bahn 2030 mehr bekannt ist.

Strassenhoheit in den Städten Zürich und Winterthur

Mit einiger Besorgnis hat der Vorstand von der wenig sachlichen Diskussion über die Verantwortung für Planung, Bau und Unterhalt der Hauptstrassen in den Städten Zürich und Winterthur Kenntnis genommen. Nachdem der Kanton schon heute bei allen Projekten mitbestimmen kann, geht es bei dem vom Kantonsrat überwiesenen Vorstoss um eine weitgehende Entmündigung der Städte. Und in eine ähnliche Richt zielt auch der Entwurf für eine Revision des Strassengesetzes. Da der Kanton heute weder über die Ressourcen noch über das nötige Know how zum städtischen Verkehr verfügt, sind die finanziellen Konsequenzen nicht abzusehen.

Weil eine solche Übertragung auch Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr hätte, will sich der Vorstand an einer nächsten Sitzung auf Grund zuverlässiger Informationen ausführlich mit dieser Problematik beschäftigen.

Herbstveranstaltung 2009

Die diesjährige Herbstveranstaltung des VöV-ZH findet am **Samstag, 7. November 2009**, statt und führt zum Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO). Vorgesehen ist ein Besuch der historischen Lokremise in Uster und eine Extradfahrt mit einem (elektrischen) Nostalgiezug Richtung Bäretswil oder Bauma. Weitere Einzelheiten dazu folgen in der persönlichen Einladung.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 04/09

Ergänzung des Vorstands

An seiner letzten Sitzung konnte der Vorstand den neuen Direktor der VBZ, Dr. Guido Schoch, als neues Mitglied in seiner Runde begrüßen. Er wurde vom Stadtrat von Zürich als Nachfolger des bisherigen VBZ-Direktors H.-P. Schär in den VöV-Vorstand abgeordnet. Damit erhielt der VöV wieder eine direkte Verbindung zur obersten Spitze der städtischen Verkehrsbetriebe. René Guertner, Leiter Grossprojekte bei den VBZ, welcher bisher den häufig verhinderten früheren Direktor im Vorstand vertrat, wird der nächsten Generalversammlung zur Wahl als freies Mitglied vorgeschlagen.

Revision des kantonalen Strassengesetzes

Nachdem bereits an der letzten Sitzung kurz vom Entwurf für eine Revision des kantonalen Strassengesetzes Kenntnis genommen wurde, liess sich der Vorstand nun vom Zürcher Stadt-ingenieur Dr. F. Aellen ausführlich über die vorgesehene Verschiebung der Verantwortung für Planung, Bau und Unterhalt der Hauptstrassen in den Städten Zürich und Winterthur von den beiden Städten zum Kanton informieren. Der Vorstand teilt die Meinung der Stadt Zürich, dass mit einer solchen Kompetenzverschiebung mehr Nachteile als Vorteile verbunden sind. Der konsequenteren Durchsetzung von kantonalen Richtlinien und Standards stehen ein grösserer Koordinationsaufwand, insbesondere mit anderen Bauträgern im Strassenraum, eine schlechtere Berücksichtigung spezifisch städtischer Bedürfnisse und Verteuerungen wegen erschwelter Flexibilität bei der Planung der Bauabläufe entgegen. Besonders im Zusammenhang mit der Berücksichtigung lokaler Verhältnisse und der Bedürfnisse weiterer Partner kann auch der öffentliche Verkehr in hohem Mass von der Regelung der Planungsverantwortung betroffen sein. Der Vorstand hat darum grosse Bedenken gegenüber einer zentralisierten Lösung, bei der die lokalen Verhältnisse und Bedürfnisse weniger gut berücksichtigt werden können.

Licht und Schatten über neuen Projekten

Mit Genugtuung hat der Vorstand davon Kenntnis genommen, dass das Bundesgericht kürzlich den letzten Rekurs im Zusammenhang mit dem *Tram Zürich West* abgelehnt hat. Dies erlaubt eine planmässige Weiterführung der Arbeiten. Die Einweihung am 2. Dezember 2011 bleibt gewährleistet.

Beim *Tram Hardbrücke* sind die Projektierungsarbeiten aufgenommen worden mit dem Ziel, bis November 2011 über ein bewilligungsfähiges Projekt zu verfügen. Aus heutiger Sicht kann ab 2015 mit der Realisierung gerechnet werden.

Die Botschaft des Bundesrates zum *Agglomerationsverkehr* enthält zwar alle für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich und insbesondere für die 4. Teilergänzung der S-Bahn wichtigen Projekte. Unverständlich ist hingegen, dass der Bund einmal mehr seine Zusicherungen nicht einhält, indem er den vertraglich vereinbarten Bundesanteil von 40 % auf 35 % gesenkt hat. Der Vorstand erwartet, dass sich die Zürcher National- und Ständeräte gegen diese zusätzliche Belastung des Kantons Zürich wehren.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 01/10

Generalversammlung 2010

Der Vorstand hat an seiner letzten Sitzung das Datum der diesjährigen Generalversammlung festgelegt. Diese findet am Dienstag, 11. Mai 2010, um 18 Uhr in Zürich statt. Vorgängig zu den statutarischen Traktanden ist vorgesehen, die Grossüberbauung „Europa-Allee“, welche direkt neben dem Hauptbahnhof hinter der Sihlpost entsteht, vorzustellen. Dabei sollen auch Vertreter der SBB und der Stadt Zürich die wirtschaftlichen und städtebaulichen Aspekte solcher Grossprojekte an zentralen Lagen beleuchten. Das definitive Programm mit den Details und den Namen der Referenten folgt mit der Einladung.

Ungewissheit um Bahn 2030

Mit dem Gesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) haben die Eidgenössischen Räte den Bundesrat beauftragt, bis 2010 eine Anschlussbotschaft vorzulegen und Vorschläge für die Finanzierung zu präsentieren. Die Arbeiten für diese Botschaft laufen unter dem Titel „Bahn 2030“ und werden in zwei Varianten mit einem Gesamtvolumen von 12 beziehungsweise 21 Milliarden Franken entwickelt. Obwohl die Botschaft Ende Jahr vorliegen sollte, ist darüber noch sehr wenig bekannt, und die Information der Kantone wurde immer wieder verschoben. Sicher ist nur, dass von den erwähnten Beträgen rund ein Drittel für Nebenanlagen wie Unterhalt, Stromversorgung etc. reserviert werden muss. Die verbleibenden Mittel reichen in keiner Weise aus, um alle angemeldeten Wünsche berücksichtigen zu können. Es ist darum sehr ungewiss, welche der drei aus Zürcher Sicht wichtigen Grossprojekte Brüttener-, Zimmerberg- und 2.Heitersbergtunnel in diesem Konzept Aufnahme finden werden. Von grosser Bedeutung ist deshalb, dass zwischen Zürich und Winterthur, der am stärksten belasteten dieser drei Achsen, schon in den nächsten Jahren ein erster Schritt getan werden kann. Mit den Projekten von ZEB und der 4. Teilergänzung der S-Bahn wird erreicht, dass über den ganzen Tag die Zahl der stündlich verkehrenden Züge von 11 auf 15 erhöht werden kann. Dass dies langfristig nicht genügt, zeigt die Tatsache, dass am Morgen in der Hauptverkehrszeit sich die mit mehr als 1000 Personen besetzten Züge schon heute im Abstand von drei Minuten folgen.

Stadtbahn-Strategie

Mit einer Anfrage im Kantonsrat hat sich Vorstandsmitglied Peter Anderegg danach erkundigt, in welche Richtung und in welchen Zeiträumen eine künftige Stadtbahn-Strategie festgelegt werden könnte. In seiner Antwort weist der Regierungsrat auf die alle zwei Jahre zu beschliessenden Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr hin. Die Netzentwicklungsstudie der VBZ zeigt dabei die Stossrichtung und Etappierungsschritte in der Stadt Zürich bis 2025 auf. Im Agglomerationsbereich steht die Verwirklichung der Limmattalbahn im Vordergrund. Weitere Stadtbahnprojekte bedürfen einer sorgfältigen Planung und Abstimmung mit den Zielen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der zu erwartenden Wirtschaftlichkeit. Es ist davon auszugehen, dass im Durchschnitt etwa alle zehn Jahre ein grosses Projekt umgesetzt werden kann.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 02/10

Infrastrukturbericht des Bundes

Der Vorstand liess sich an seiner letzten Sitzung von Reto Lorenzi vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) über den im letzten Herbst veröffentlichten Bericht des UVEK zur „Zukunft der nationalen Infrastrukturen in der Schweiz“ informieren. Dabei handelt es sich um eine Gesamtschau über Strasse, Schiene, Luftfahrt, Strom, Gas und Telekommunikation. Diese Netze sind von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung und entsprechen einem geschätzten Wiederbeschaffungswert von ca. 450 Mrd. Franken. Ihre Leistungsfähigkeit ist heute auch im internationalen Vergleich gut. Sie stellen einen zentralen wirtschaftlichen Standortfaktor dar, sind aber nicht dauerhaft gesichert. Die Abwendung einer „Infrastrukturücke“ ist darum auch für die Schweiz eine grosse Herausforderung.

Eine der zentralen Leitlinien der künftigen Infrastrukturpolitik wird die langfristige Sicherung der Finanzierung sein. Dabei steht heute neben anderen Quellen die Spezialfinanzierung Strassenverkehr im Zentrum der für die Verkehrsinfrastruktur massgebenden Finanzflüsse. Da deren Bestand rasch abnimmt ist langfristig ein neues Verkehrsfinanzierungssystem unerlässlich. Die Vernehmlassung zu diesem Bericht ist kürzlich abgeschlossen worden. Nach deren Auswertung soll der Bericht im Herbst dem Bundesrat unterbreitet werden.

In der Diskussion wurde der Bericht als tolle Basis für weitere Ueberlegungen und eine rollende Weiterentwicklung anerkannt. Im Zentrum aller Leitlinien steht die Finanzierung, doch ist daneben unbedingt auch die Zieldiskussion zu führen. Zu beachten ist dabei auch der Zusammenhang zwischen Raumplanung und Mobilität.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs

Im Zusammenhang mit den am Vortag präsentierten Vorstellungen von BAV und SBB zum Konzept „Bahn 2030“ wurde klar festgestellt, dass den aufgelisteten Projekten noch keinerlei gefestigte Finanzierungsideen gegenüberstehen. Vielmehr ist bekannt, dass die Liquidität des FinöV- und Infrastrukturfonds nicht einmal für die zeitgerechte Finanzierung der bereits beschlossenen Projekte ausreicht. Unter diesen Voraussetzungen ist der vorgestellte Zwischenbericht nur als Auslegeordnung zu verstehen. Die notwendige Konkretisierung unter Berücksichtigung neuer Finanzierungsmöglichkeiten wird nun erst beginnen.

Im Vorstand wurde auch darauf hingewiesen, dass es um Infrastrukturen für kommende Generationen geht, die nicht nach den Kriterien der letzten Jahrzehnte beurteilt werden sollten. Von einer entsprechenden grundsätzlichen Zielbetrachtung ist wenig zu spüren. Andererseits bestehen gerade im Raum Zürich schon heute Kapazitätsprobleme, deren Lösung nicht unendlich verschoben werden darf.

Bei der Beurteilung von Bahn 2030 ist auch zu beachten, dass jede grosse Investition auch entsprechende Unterhaltskosten zur Folge hat, die jedes Jahr anfallen und darum auch über die Jahresrechnungen zu finanzieren sind. Die Verwendung der für Investitionen vorgesehenen Mittel des FinöV-Fonds für Unterhaltsaufwendungen, wie sie zur Zeit diskutiert wird, widerspricht allen bisherigen Beschlüssen und würde auch dringende Investitionen, wie die 4. Teilergänzung zur S-Bahn, stark verzögern. Sie wäre entschieden abzulehnen.

Ausbau Zürich - Winterthur

Vor dem Hintergrund der Auslegeordnung für Bahn 2030 befasste sich der Vorstand ein weiteres Mal mit der Volksinitiative „Schienen für Zürich“, welche einen Staatsbeitrag an die SBB von 520 Mio. Franken für den Ausbau des Abschnitts Effretikon – Winterthur auf durchgehend vier Gleise verlangt. Dabei ist unbestritten, dass es sich hier um eine der am meisten befahrenen Eisenbahnstrecken der Schweiz handelt und dass von deren Kapazität der gesamte öffentliche Verkehr zwischen Zürich und der Ostschweiz abhängt. Dies wird auch von SBB und Bund anerkannt, welche darum die „Engpassbeseitigung Zürich – Winterthur“ in allen Varianten von Bahn 2030 unter die Massnahmen der 1. Priorität eingereiht haben. Der Bund will also die Strecke ausbauen und bestätigt diesen Ausbau damit auch als nationale Aufgabe. Es besteht darum für den Kanton Zürich kein Anlass, dem Bund diese Aufgabe abzunehmen, umso weniger, wenn man berücksichtigt, dass in den nächsten Jahren zwischen Oerlikon und Winterthur unter verschiedenen Titeln nicht weniger als 650 Mio. Franken investiert werden, um die aktuellen Bedürfnisse des S-Bahn-, Fern- und Güterverkehrs zu erfüllen.

Nach Vollendung dieser Massnahmen etwa 2018 können in der Hauptverkehrszeit auf dem kritischen Abschnitt bis zu 19 Züge pro Stunde und Richtung geführt werden. Das ist etwa alle drei Minuten ein Zug und bedeutet sowohl für die Schnellzüge zwischen Winterthur und dem Flughafen wie für den schnellen S-Bahnverkehr je mindestens einen Viertelstundentakt. Auch wenn für eine bessere Betriebsstabilität, für kürzere Reisezeiten und für eine geringere Störungsanfälligkeit ein weiterer Ausbau mittelfristig zwingend ist, müssen dafür keine kantonalen Mittel aufgewendet werden, die vom Bund nie zurückbezahlt würden. Weil eine Vorfinanzierung nur für bereits beschlossene Projekte zulässig und von der Initiative auch nicht vorgesehen ist, könnte es sich nur um eine Mitfinanzierung handeln.

Angesichts der bevorstehenden kantonalen Aufgaben in der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs fehlen dem Kanton die Mittel, um auch Aufgaben zu übernehmen, die nicht nur Sache des Bundes sind, sondern von diesem auch als solche anerkannt werden. Aus diesen Gründen beschloss der Vorstand, den Antrag des Regierungsrates, die Initiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen, zu unterstützen.

Generalversammlung 2010

Wie bereits angekündigt, wurde die diesjährige Generalversammlung auf Dienstag, 11. Mai 2010, angesetzt. Sie findet im Informationsraum in der Sihlpost statt. Neben den statutarischen Traktanden wird Roger Beier von SBB-Immobilien über die Problematik der wirtschaftlichen Nutzung bahneigener Grundstücke am Beispiel des Grossprojekts „Europa-Allee“ referieren.

Hauptversammlung von IGöV Schweiz

Die Hauptversammlung der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV) findet dieses Jahr am Freitag, 24. April 2010, in Bussnang TG statt. Vor der um 17 Uhr beginnenden Versammlung steht ein Besuch der Firma Stadler Rail auf dem Programm. Neben den Delegierten sind auch alle anderen Mitglieder des VöV-ZH dazu eingeladen.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 03/10

Nein zur Volksinitiative „Schienen für Zürich“

Am 26. September 2010 kommt die Volksinitiative „Schienen für Zürich“ zur Abstimmung, mit welcher der VCS einen Rahmenkredit von 520 Millionen Franken für den Ausbau der Bahnstrecke Zürich – Winterthur auf durchgehend vier Gleise zwischen Hürlistein (bei Effretikon) und Winterthur fordert. Nachdem der Vorstand schon an seiner letzten Sitzung die Ablehnung dieser Initiative beschlossen hat, entschied er sich nun, sich mit einem finanziellen Beitrag und der Bildung eines überparteilichen Komitees aktiv an der Abstimmungskampagne zu beteiligen.

Der Vorstand ist klar der Meinung, dass dieser Rahmenkredit nicht nötig ist, weil der Bund die „Engpassbeseitigung Zürich – Winterthur“ als seine Aufgabe anerkennt und in seinem Konzept Bahn 2030 unter die Massnahmen der ersten Priorität eingereiht hat. Auch ohne die Initiative werden bereits bis 2018 zwischen Zürich und Winterthur unter verschiedenen Titeln 580 Mio. Franken investiert, um die aktuellen Bedürfnisse von S-Bahn, Fern- und Güterverkehr zu erfüllen. Dies bringt täglich 20 zusätzliche Fernverkehrszüge und bei der S-Bahn einen schnellen Viertelstundentakt. Darüber hinausgehende Investitionen sind erst zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich, in dem dann auch in Kenntnis weiterer Entwicklungen über Varianten entschieden werden kann. Wenn aber schon in den nächsten Jahren mehrere hundert Millionen in diese Achse investiert werden sollen, dann fehlen diese an anderen Orten im Kanton Zürich, insbesondere bei den dringenden Tramprojekten und der Stadtbahn Limmat. Der Kanton Zürich hat keine Veranlassung, eine halbe Milliarde Franken für einen Ausbau einzusetzen, den der Bund auch ohne Zürcher Beitrag realisieren würde.

4. Teilergänzung zur S-Bahn auf Kurs

Für die 4. Teilergänzung zur S-Bahn hat der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Rahmenkredit von Fr. 336 555 000 beantragt. Damit sollen zahlreiche Linien so ausgebaut werden, dass der Nutzen der neuen Durchmesserlinie im ganzen Kanton wirksam wird. Deutliche Angebotsverbesserungen ergeben sich zum Beispiel 2013 am linken Seeufer, 2015 im Unterland und 2018 zwischen Zürich und Winterthur und in der Region Winterthur. Die Beratungen in der Kommission sind abgeschlossen, so dass der Kantonsrat voraussichtlich am 20. September entscheiden kann. Dann geht es auch darum, ob der Kredit allenfalls um eine neue Haltestelle Höri (10 Mio.) oder um die Doppelspur Uster – Aathal (110 Mio.) ergänzt werden soll, was allerdings die ausgewogene Vorlage sprengen könnte.

Wichtige Vorlagen beim Bund

Auf Bundesebene werden in den nächsten Sessionen verschiedene Vorlagen behandelt, die auch den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich betreffen. Sowohl bei der zweiten Tranche des Infrastrukturfonds wie auch bei der nächsten Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB geht es um die Finanzierung von dringenden Projekten des Regional- und Nahverkehrs. Spürbare Auswirkungen können sich auch aus dem nächsten Sparprogramm des Bundes ergeben. Während die Medien vor allem von gefährdeten Postautolinien berichten, wird fast nicht beachtet, dass der Bund auch beabsichtigt, die sogenannten Kantonsquoten beim öffentlichen Regionalverkehr zu kürzen, was die Belastung der Kantone und damit auch des Kantons Zürich entsprechend erhöhen würde.

Revision des Strassengesetzes

Im Antrag zur Revision des Strassengesetzes, das gegenwärtig von der kantonsrätlichen Kommission beraten wird, gibt unter anderem die Frage zu reden, ob oder wie weit die Projektverantwortung für die Staatsstrassen in den Städten Zürich und Winterthur von den Städten an den Kanton übertragen werden soll. Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs wird befürchtet, dass bei Projektierungen ohne die nötige Vertrautheit mit lokalen Verhältnissen die Bedürfnisse des öffentlichen Busverkehrs zu wenig Beachtung finden könnten. Der Vorstand erwartet darum, dass die bisher sehr emotional geführte Diskussion versachlicht wird.

Verkehrssteuerungen blockiert

Mit Überraschung nahm der Vorstand davon Kenntnis, dass gegen den Kantonsratsbeschluss über den Rahmenkredit für regionale Verkehrssteuerungen eine Stimmrechtsbeschwerde eingereicht worden ist. Damit ist die Umsetzung blockiert, und die seit vielen Jahren angestrebte Verbesserung der Fahrplanstabilität beim Busverkehr auf stark belasteten Strassen der Agglomeration weiter verzögert.

Vorstandsmitglied gesucht

An der nächsten Generalversammlung werden mit Prof. H. Brändli und W. Diener zwei langjährige Vorstandsmitglieder zurücktreten. Um die Reihen wieder zu schliessen, werden schon heute interessierte Nachfolger gesucht. Zu ersetzen ist dabei der Protokollführer, der auch für die Mitteilungen aus dem Vorstand und andere Stellungnahmen und Berichte verantwortlich war. Interessenten, die Freude am Schreiben und natürlich eine Beziehung zum öffentlichen Verkehr haben, sind darum aufgerufen, sich mit dem Präsidenten oder einem anderen Vorstandsmitglied in Verbindung zu setzen.

Herbstveranstaltung 2010

Die diesjährige Herbstveranstaltung findet am Samstag, 20. November 2010, statt. Sie führt ins obere Glattal, wo drei Wochen später als dritte Etappe der Glattalbahn der Abschnitt Aubrugg - Stettbach und damit die neue Linie 12 Flughafen - Stettbach in Betrieb genommen wird. Die Einladungen werden Mitte Oktober verschickt.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 04/10

Rosengartentram

Am 28. November 2010 kommen in der Stadt Zürich die Volksinitiative „Rosengartentram“ und ein Gegenvorschlag des Gemeinderates dazu zur Abstimmung. Der Vorstand ist klar der Meinung, dass eine neue Tramachse westlich des Hauptbahnhofs unbedingt nötig ist und dass eine solche Achse sinnvollerweise vom Bucheggplatz über Rosengartenstrasse und Hardbrücke zum Albisriederplatz verlaufen würde. Sowohl Initiative wie auch Gegenvorschlag verlangen aber ausdrücklich, dass für die wegfallenden Fahrspuren des Individualverkehrs kein neuer Verkehrsraum zur Verfügung gestellt werden soll. Ob dies ohne zusätzliche Belastung der benachbarten Quartiere möglich wäre, ist nicht erkennbar. Da bei einer Annahme unklar ist, ob der Kanton einer Realisierung unter den einschränkenden Bedingungen überhaupt zustimmen würde, und sich bei einer Ablehnung die Frage stellen würde, ob diese als Nein zum Tram oder nur als Nein zur Initiative zu interpretieren wäre, beschloss der Vorstand, zu dieser städtischen Vorlage keine Stellungnahme abzugeben.

Das neue Sicherheitskonzept des ZVV

ZVV und SBB haben kürzlich ein neues Sicherheitskonzept vorgestellt, welches ab dem nächsten Fahrplanwechsel schrittweise umgesetzt werden soll. Der Vorstand liess sich ausführlich über die heutigen Verhältnisse und das neue Konzept informieren. Nachdem heute alle marktverantwortlichen Unternehmungen autonom für Sicherheit und Fahrausweiskontrolle verantwortlich sind und dies mit unterschiedlichen Zuständigkeiten lösen, soll neu für das ganze Verbundgebiet (ohne Stadtgebiet Zürich) eine einheitliche Regelung gelten. Sie wird von der Transportpolizei SBB geleitet und umfasst die vier Elemente Transportpolizei, Sicherheitsdienst, Präventionsassistenten und Kontrolldienst. Insgesamt werden etwa gleich viele Leute eingesetzt wie bisher, aber teilweise in anderen Funktionen. Nicht mehr vorgesehen ist die Funktion des Zugchefs S-Bahn, doch können die betroffenen Leute bei der SBB in ähnlichen Funktionen ausserhalb der S-Bahn beschäftigt werden. Es handelt sich um ein vorläufig auf das ZVV-Gebiet beschränktes Pilotprojekt, das je nach den Erfahrungen weiterentwickelt werden kann. Der Vorstand betrachtet das neue Konzept als Fortschritt, dem unbedingt eine Chance zu geben ist.

In einzelnen Medien wurde die teilweise unbefriedigende Situation bei der heutigen Lösung auch mit dem Nachtzuschlag in Verbindung gebracht, welcher darum abgeschafft werden sollte. Die grosse Mehrheit des Vorstands vertritt aber die Meinung, dass am Zuschlag für das nächtliche Sonderangebot festgehalten werden soll. Nicht nur ist er notwendig, um die geforderte volle Kostendeckung zu gewährleisten. Auch seine Höhe ist von den Fahrgästen kaum je beanstandet worden. Probleme gibt es jedoch mit den unterschiedlichen Tarifen bei den sich immer weiter in die Nachbarregionen ausdehnenden Nachtangeboten. Hier wird sich mittelfristig eine Vereinheitlichung aufdrängen.

Wichtige Vorlagen beim Bund

Über die beim Bund anstehenden Geschäfte liess sich der Vorstand von Nationalrat Urs Hany informieren. Dabei steht in den nächsten Monaten die Vorbereitung von Bahn 2030 im Vordergrund. Angesichts des grossen Mittelbedarfs wird auch eine Grundsatzdebatte über den Umfang künftiger Pakete zu führen sein. Dabei wird es nötig sein, sich vom Wunschkatalog der Kantone abzuwenden und auf die dringenden nationalen Bedürfnisse zu konzentrieren. Beunruhigend ist die Situation im Ausland, wo das Geld für die Anschlussprojekte fehlt.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 01/11

Protokollführer/in gesucht

An der diesjährigen Generalversammlung im Mai 2011 ist wiederum die Hälfte des Vorstandes neu zu wählen. Dabei treten die beiden langjährigen Mitglieder Prof. Heiri Brändli und Walter Diener zurück. Während Prof. Brändli in der Person seines Nachfolgers an der ETH, Prof. Dr. Ulrich Weidmann, auch im Vorstand des VöV-ZH bereits einen Nachfolger hat, ist für Walter Diener, welcher im Vorstand vor allem für das Protokoll und die Mitteilungen an Mitglieder und Medien verantwortlich war, noch ein Nachfolger zu suchen. Vereinsmitglieder, die bereit sind, sich mit dem Verfassen des Protokolls und von Mitteilungen für den Verein und den öffentlichen Verkehr zu engagieren, sind aufgerufen, sich beim Präsidenten oder dem Sekretär zu melden. Erwartet werden ein Interesse an der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich und die Fähigkeit, fachlich nicht immer einfache Zusammenhänge verständlich darzustellen. Geboten wird dafür ein Einblick in die Hintergründe von öffentlichem Verkehr und Politik und die Zusammenarbeit mit leitenden Fachleuten aller Bereiche. Allfällige Auskünfte über die Belastung und andere Fragen erteilen:

- Präsident: Gerhard Fischer, Zelg, 8544 Bäretswil (044 939 17 85), gfischer@infosoft.ch
- Vizepräsident: Peter Anderegg, Schulhausstrasse 20, 8600 Dübendorf (044 821 52 27), pe.anderegg@bluewin.ch
- Sekretär: Christian Sigrist, Ing.Büro Eichenberger AG, Postfach 8021 Zürich (043 244 82 80), sigrist@eichenberger-ing.ch
- Protokollführer: Walter Diener, Wiesliacher 5, 8053 Zürich (044 422 47 12), diener.walter@bluewin.ch

Umstrittene Finanzierung der Bahninfrastruktur

Mit Interesse nahm der Vorstand von den Vorstellungen über die künftige Finanzierung der Bahninfrastruktur, welche Bundesrätin Doris Leuthard am 20. Januar präsentiert hat, Kenntnis. Ohne bereits materiell darauf einzutreten wurde festgestellt, dass einige Elemente dieses Vorschlags bereits arg unter Beschuss geraten sind. Umstritten sind dabei vor allem die tarifarischen Massnahmen und die zusätzlichen Belastungen der Pendler. In jedem Fall genügen die Mittel nicht, um alle Ausbauwünsche in kurzer Zeit zu verwirklichen. Eine Priorisierung wird unumgänglich sein. Dazu kommt die in der Presse aufgeworfene grundsätzliche Frage, ob nicht anstelle von vielen kleinen Projekten ein Grossprojekt zu Gunsten einer markanten Fahrzeitverkürzung im Mittelland realisiert werden sollte.

Herbstveranstaltung beim Tram Zürich-West

Die diesjährige Herbstveranstaltung ist auf **Samstag, 24. September 2011**, festgesetzt worden. Sie findet in Zürich West statt und wird Gelegenheit bieten, gut zwei Monate vor der offiziellen Betriebsaufnahme die neue Tramlinie vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten zu befahren. Die Einladung mit dem detaillierten Programm wird zu gegebener Zeit folgen.

Die Generalversammlung wird wie gewohnt in der ersten Hälfte Mai stattfinden. Das definitive Datum ist noch offen. Vorgesehen sind ein Referat und eine Besichtigung im Zusammenhang mit dem Luftverkehr.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 02/11

Bahnfinanzierung langfristig sicherstellen

An seiner letzten Sitzung liess sich der Vorstand über die Vorschläge des Bundes für die künftige Finanzierung der Bahninfrastruktur informieren. Dabei steht die langfristige Sicherstellung von Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur im Zentrum der Vorlage, welche das UVEK in die Vernehmlassung gegeben hat. Vorgesehen ist ein neu zu bildender Bahninfrastrukturfonds (BIF), welcher das bisherige unübersichtliche und befristete System ablösen soll. Im Gegensatz zum heutigen FinöV-Fonds soll der neue Fonds unbefristet sein. Wie diesem sollen dem BIF zwei Drittel der Einnahmen aus der LSVA, ein Promille aus der Mehrwertsteuer und neun Prozent des Reinertrags von Treibstoffsteuer und dem Zuschlag dazu zufließen. Dazu kommen 2,2 Mrd. Franken pro Jahr aus ordentlichen Bundesmitteln, was den bisherigen Beiträgen des Bundes an die Infrastruktur von SBB und Privatbahnen für Betrieb und Substanzerhalt sowie für kleinere Erweiterungsinvestitionen entspricht. Für die Deckung der noch bleibenden Finanzierungslücke von jährlich rund einer Milliarde Franken sind eine Erhöhung der Trassenpreise, eine Reduktion der Fahrkostenabzüge bei der direkten Bundessteuer und Beiträge der Kantone vorgesehen. Umstritten sind dabei vor allem die Pendlerabzüge und die Kantonsbeiträge. Statt einem Paket von Grossprojekten für 10 oder 20 Mrd.Fr. sieht die Vorlage nur ein kleines Sofortprogramm von 3,5 Mrd.Fr. vor, dem – wenn die Finanzierung einmal gesichert ist – nach Bedarf grössere oder kleinere Ausbauschritte folgen können.

Der Vorstand begrüsst die Ablösung des bisherigen unübersichtlichen und mit vielen Risiken verbundenen Systems durch einen unbefristeten Fonds mit gesicherten Einnahmen. Auch die Stossrichtung bei den neuen Finanzierungsquellen wird grundsätzlich positiv beurteilt, auch wenn bei deren Ausgestaltung noch Optimierungen denkbar sind. Die Verschiebung aller Grossprojekte auf einen späteren Ausbauschritt entlastet die Vorlage vom regionalen Gezänk um Einzelprojekte und erhöht die Chancen, dass endlich eine langfristige Finanzierung von Ausbau und Betrieb der Bahninfrastruktur sichergestellt werden kann. Dies ist für den Vorstand wichtiger als ein unsicheres Versprechen für eines der spezifisch zürcherischen Bahnanliegen. Dennoch wird mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, dass im strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) alle für Zürich wichtigen Grossprojekte der Dringlichkeitsstufe 1 zugewiesen sind und dass sich der Bund sowohl bei Effretikon wie auch am Zimmerberg klar zur Tunnellösung bekennt. Der Vorstand unterstützt die Konzentration auf die Lösung des Finanzierungsproblems unter Beschränkung auf einen kleinen ersten Ausbauschritt. Nur so wird es möglich sein, mittelfristig auch die nächsten grösseren Schritte zu realisieren.

Herbstveranstaltung am 24. September 2011

Die diesjährige Herbstveranstaltung ist auf Samstag, 24. September 2011, festgesetzt worden. Sie findet in Zürich West statt und wird Gelegenheit bieten, gut zwei Monate vor der offiziellen Betriebsaufnahme die neue Tramlinie vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten zu befahren. Die Einladung mit dem detaillierten Programm wird zu gegebener Zeit folgen.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 03/11

An seiner letzten Sitzung wurden die Mutationen im Vorstand nochmals bekannt gegeben, die bereits an der GV bestätigt worden waren:

Mit Dank für ihre wertvolle Arbeit wurden Prof. H. Brändli und W. Diener verabschiedet. Neu im Vorstand wirken U. Wenzel und W. Germann (Protokollführer).

In diesem Zusammenhang wurde von mehreren Mitgliedern betont, dass der VöV neue Mitglieder brauche. Ziel für 2012 soll sein, 50 neue Mitglieder zu gewinnen.

Vorher sollte in aller Offenheit über die Positionierung des VöV reflektiert werden, also auch eine Auslegeordnung über Stärken und Schwächen des VöV vorgenommen werden. Dem VöV wird allgemein eine sehr hohe Fachkompetenz attestiert. Im Gegensatz dazu schwindet die Medienpräsenz und das Gewicht im politischen Geschehen. Populismus und plakative Parolen werden heute leider eher wahrgenommen als Fakten.

Es stellen sich Fragen:

- ▶ Soll der VöV seine sachpolitische Kompetenz mit mehr Populismus ergänzen?
- ▶ Wie ist die Abgrenzung zu Pro Bahn und VCS? Welche Zusammenarbeit wäre sinnvoll?
- ▶ Ergeben sich Probleme mit dem Namen VöV? Auf schweizerischer Ebene ist der VöV nicht unsere Dachorganisation, sondern der Verband der verschiedenen Verkehrsunternehmen.
- ▶ Übersieht der VöV die verkehrspolitischen Zusammenhänge (z.B. Siedlungsentwicklung)?

Auch künftig soll sich der VöV den grossen verkehrspolitischen Herausforderungen stellen. Dazu gehören u.a. vordringlich die Aggloprogramme 1. und 2. Generation, die verschiedenen Stadtbahnen und Stadtbahnmodelle, die Aktualisierung der Netzentwicklungsstudie der VBZ, Korrekturen am Verkehrsrichtplan (und Siedlungsrichtplan), immer dringender aber auch die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger (Bahn – Bus/Tram – Velo), die stark wachsenden Fussgängerströme, die Neunutzung von SBB-Areale, die Zusammenlegung von Unternehmungen usw.

Der Vorstand ist offen für Anregungen aus der Basis, z.B. welche Themen rechtzeitig behandelt oder welche Veranstaltungen wo geplant werden sollen.

Herbstveranstaltung

Die Herbstveranstaltung findet dieses Jahr am Samstag, 24. September in Zürich West statt. Sie bietet interessante Vorinformationen zum Tram Züri-West, Tram Hardbrücke, Toni-Areal usw.

Eine Einladung folgt.

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 04/11

Eröffnung Tram Züri-West

Der Vorstand (natürlich der ganze Verein!) hatte Grund zur Freude, dass mit dem Fahrplanwechsel das Tram Züri- West ohne Komplikationen in Betrieb genommen werden konnte. Der VöV ZH hatte das Projekt von Anfang an wohlwollend begleitet, nicht zuletzt dank dem Vorstandsmitglied René Guertner, dem Leiter Netzerweiterung der VBZ, der nun nach grossen Verdiensten in die Pension geht. Die neue Tramlinie löste bereits private Investitionen in Milliardenhöhe aus.

VöV ZH: Neupositionierung. Inputs erwünscht.

Der Vorstand muss zur Kenntnis nehmen, dass immer mehr private, staatliche oder halbstaatliche Gremien und Vereinigungen aktiv werden, die sich mit Mobilität oder Energie beschäftigen. Einmal mehr stellte sich der Vorstand deshalb die Fragen: Wie müssen wir uns in diesem „Markt“ positionieren? Muss sich der VöV ZH besser mit andern Vereinen vernetzen? Welche Zusammenarbeit wäre sinnvoll und möglich? Sollten sogar Fusionen geprüft werden? Mit solchen Fragen wird sich der Vorstand auch künftig beschäftigen. Mit Vertretern anderer Organisationen, wie Pro Bahn, VCS u.a. soll das Gespräch gesucht werden. Gerne nimmt der Vorstand Anregungen von Mitgliedern entgegen:

VöV ZH Präsident: G. Fischer, Zeltstr. 7, 8344 Bäretswil (gfischer@infosoft.ch) oder

VöV ZH-Sekretariat: C. Sigrist, In der Breite 12, 8162 Steinmaur (sigrist@eichenberger-Ing.ch)

Peter Anderegg hat ein Arbeitspapier verfasst, worin er mögliche künftige Aufgabestellungen aufgelistet hat. Wir dürfen neben den Infrastrukturaufgaben die Anliegen der Kunden nicht aus den Augen verlieren, darunter die ganze Transportkette incl. der Fussgängerströme. Auch die Abstimmung von Raum- und Verkehrspolitik sollte vermehrt thematisiert werden.

In diesem Zusammenhang stellte sich die Frage, ob sich der VöV ZH am Projekt ZUM (Zukunft urbane Mobilität) beteiligen soll. Die Beteiligung an ZUM wird – zumindest vorläufig – als Chance angesehen, denn gerade hier bieten sich Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Wirtschaft und auf andere Organisationen.

Zentralisierungsgelüste des Bundes

Der Vorstand bedauert die Nichtwahl des Vorstandsmitgliedes Urs Hany als Nationalrat. Er dankt dem Verkehrspolitiker für sein grosses Engagement.

Der Kanton Zürich und der ZVV stehen vor ungünstigen Veränderungen im Zusammenhang mit FABI/STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm). Es besteht die Gefahr der Zentralisierung bei der Planung und Finanzierung von Bahnprojekten. Die Anliegen des Kantons würden kaum mehr ausreichend beachtet. Ohne Mitfinanzierung schwindet der Gestaltungsspielraum der Kantone. Diese würden zu blossen Bittstellern. Die bisherige Ko-Finanzierung hatte Vorteile. Wahrscheinlich werden nun Agglo-Allianzen wichtiger: Städte-Allianz, Metropolitankonferenz usw.

**Frohe Festtage und
ein neues Jahr mit viel Glück, Freude und Erfolg.**

VöV-ZH – Informationen aus dem Vorstand

Info-Blatt 04/12

Stille Sachorientierung oder lauter Populismus?

Der VöV ZH steckt in einem Dilemma, das im Vorstand mehrfach thematisiert wurde. Der VöV ZH arbeitet dank wertvoller Mitwirkung kompetenter Fachleute sachorientiert und nicht (partei-)politisch. Sachorientierung in einem komplexen Umfeld ist allerdings nicht sonderlich medienwirksam. Das hat zur Folge, dass die Arbeit des VöV ZH viel zu wenig wahrgenommen wird. Nach wie vor lassen wir uns aber nicht auf populistische Polarisierung und Vereinfachung ein, z.B. auf Initiativen fern der Zuständigkeitsordnung von Bund, SBB, Kanton und Städten.

Die VCS-Initiative „Bahnhof Stadelhofen“ ist ein Beispiel dafür. Das Anliegen ist berechtigt, doch die Zuständigkeit dafür liegt kaum im Kanton Zürich. Eine Kapazitätsverbesserung Stadelhofen macht überdies nur Sinn in einem grösseren Zusammenhang. Der ganze Korridor braucht mehr Kapazitäten. Und dies sollte zwingend zusammen mit dem Brüttenertunnel realisiert werden. Ausserdem sind die Feinverteiler Tram und Bus ebenso am Anschlag. Der Vorstand setzt deshalb auf einen Gegenvorschlag, der alle Anliegen aufnimmt.

Mit Besorgnis nahm der Vorstand Kenntnis davon, dass das Bundesamt für Verkehr die Infrastrukturbedürfnisse des ÖVs im rasant wachsenden Wirtschaftsraum Zürich zu wenig berücksichtigen und dem Kanton zugleich Kompetenzen wegnehmen wollte. Glücklicherweise haben beide Parlamentskammern Korrekturen angebracht.

ÖV-Ausbau: schneller und mit neuen Finanzierungs- und Betriebsmodellen

Im Sinne einer konstruktiven Vorwärtsstrategie hat der VöV-Vorstand eine Vortragsreihe zum ÖV-Ausbau im Grossraum Zürich beschlossen, dies evtl. in Zusammenarbeit mit Hochschulen oder andern „neutralen“ Organisationen. Die Mitglieder werden anfangs Jahr informiert.

Dem Vorstand ist es ein Anliegen, dass in der Vortragsreihe u.a. die schnellere Weiterentwicklung der Zürcher S-Bahn 2. Generation (2G) thematisiert wird. Dabei müssten die raumpolitischen Ziele des Kantons vermehrt berücksichtigt werden. Neuverkehr auf Strasse und Schiene soll durch eine sinnvolle Siedlungsentwicklung möglichst vermieden werden, eine Siedlungsentwicklung der kurzen Wege also. Ein immer grösseres Problem stellen die Passagierströme in und um stark frequentierte Bahnhöfe dar. Wiederum eine Frage des Raums. Der VöV verschliesst sich auch nicht visionären neuen Verkehrsmitteln. Neue Bussysteme, Seilbahnen, Metrotrams über die Stadtgrenzen hinaus müssen unvoreingenommen geprüft werden. Für einen behinderungsfreien strassengebundenen ÖV lassen sich allerdings keine zusätzlichen Kapazitäten schaffen ohne Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Und immer wieder stellt sich die Frage der Finanzierung, also auch der Kostenwahrheit.

Der Vorstand wird sich neben der Vortragsreihe auch im neuen Jahr mit unbequemen Fragen rund um den öffentlichen Verkehr befassen und dadurch seine Glaubwürdigkeit wahren.

**Frohe Festtage,
viel Glück, Freude und Erfolg
wünscht Ihnen der Vorstand des VöV ZH.**